Nº 27 - OCTUBRE 25 DE 1966 - APARECE LOS MARTES - $ 40.-

Parabrisas CORSA

GRAN PREMIO

FOTOS
CRONICA
ETAPAS

informe
exclusivo

RAFAELA A LA MEDIDA DE RIENZI

(pág. 24)



CUBRA TODO EL PAIS

CON

LIBERTAD

EN EL

GRAN PREMIO TURISMO MEJORADO

4 EMISORAS
1 CANAL DE TV
50 PERIODISTAS
6 EQUIPOS MOVILES
3 AVIONES

LS10 RADIO LIBERTAD
LU6 RADIO NIHUIL (MENDOZA)
CX8 RADIO SARANDI (R.O.U.)
CB10 RADIO MINERIA (CHILE)
LS83 CANAL 9 LIBERTAD

con el consagrado equipo de

EMOCION EN LAS RUTAS

DEL 19 AL 30 DE OCTUBRE

RADIO **LIBERTAD**

PRIMERA EN TODA MANIFESTACION DEPORTIVA

grupo de revistas



Parabrisas

Director: RAUL HORACIO BURZACO
Subdirector: RONALD HANSEN
Secretario de Redacción: CARLOS E. CERQUEIRA

Edición semanal CORSA

Secretario Técnico: GUILLERMO MARTIRE
Jefe de Redacción: HORACIO SPERATTI
Redactor Principal: CARLOS M. THIERY
Redacción: HECTOR GRANATO, PEDRO ANIBAL REVOREDO, GERMAN SOPEÑA, JUAN CARLOS GOMEZ, CARLOS FIGUERAS, SERGIO CORNEJO.
Corresponsales: GIANNI ROGLIATI (Europa), ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA (España), HANS TANNER (Philadelphia), CESAR RAMOS (Chicago), PEDRO HANDLER (Uruguay), ENRIQUE ZANINI (Córdoba), ALBERTO COSCARELLI (Rosario), LUIS RUESJAS (Tucumán).
Servicios del exterior: ASSOCIATED PRESS y E.F.E.

Edición mensual Parabrisas

Secretario Técnico: EMILIO R. DEL VALLE (n.)
Turismo: NORBERTO ALVAREZ OJEA, OSCAR A. FERNANDEZ.
Asesores: Dr. ARTURO PELLET LASTRA (Legales), Ing. LAZARO MUSIH (Economía), ROBERTO D. SCOTTO (Cotizaciones), Arq. FERNANDO ALVARADO (Tránsito y Urbanismo).
Colaboradores: SANTIAGO TERENZIANI, MIGUEL CORTAZAR, JULIO CESAR GALLO, CHRISTIAN VON ZEHMEN, SIULNAS.
Servicios del exterior: PARIS MATCH, QUATRO RODAS.

Departamento Comercial

Publisher: ANGEL R. LOPEZ RIESCO
Promotores: RODOLFO H. SABATINI, MARIO MAROTTA, ALBERTO J. REYES.
Tráfico: NESTOR SORRENTINO.

Arte y Gráfica

Director: STEFAN STROCEN
Coordinador: LUIS SOLER CAMINO
Jefe Talleres: ROBERTO LEONE
Jefe Diagramación: ROBERTO MERGOSA
Diagramadores: REMO DE MARTINO, EDUARDO C. GONZALEZ.

Departamento Fotográfico

Jefe: FRANCISCO VERA

Reporteros Gráficos: CARLOS ARCURI, PABLO ALONSO, BERNARDO ACUÑA, OSCAR BURRIEL, OSVALDO DUBINI, EDUARDO FRIAS, JUAN MESTICHELLI, ISIDORO RUBINI.



El ochenta por ciento de los corredores que largaron el Gran Premio llevaban para su consulta la Hoja de Ruta publicada por CORSA, según una información que nos proporcionó un miembro de la Comisión Deportiva Automovilística. Esta fue quizá la prueba más certera de lo efectivo de nuestra tarea en el campo del deporte automotor, que junto a la espontánea decisión de decenas de pilotos que llevaron a la carrera la inscripción "Lea CORSA", nos ubica en un plano de entendimiento y real contacto entre los corredores que garantiza, por fuerza, una mejor y más certera información para los lectores. No es ésta una casualidad dentro de la labor de CORSA del presente año: nuestra idea sobre el periodismo deportivo es que no se lo puede practicar si no se está metido hasta el cuello en cada uno de sus acontecimientos. Por eso, para este Gran Premio, decidimos apuntar al blanco desde todos los ángulos; así es como nuestro colaborador Figueras se zarandeó en la categoría "A" con un Isard, mientras Mártire empuja estoico sus desventuras al comando del coche 810 completamente standard, ambos con el propósito de narrar a los lectores sus peripecias. Por otro flanco, corren Thiery, Sopeña y Arcuri para cubrir la información general de la prueba, que el lector encontrará en abundancia en esta edición.

R. H. B.

COMPETENCIAS INTERNACIONALES EN LA ARGENTINA

TURISMO hasta PERGAMINO (19 al 29 de octubre): Ya promedia el X Gran Premio Internacional de Turismo organizado por el Automóvil Club Argentino y se acerca el final. Hoy, martes 25, se disputará la Cuarta Etapa entre Catamarca y Tucumán (629,9 km) a partir de las 6 con intervalos de treinta segundos; el jueves 27 se disputará la Quinta Etapa de Tucumán a La Falda (652 km) a partir de las 7 con intervalos de treinta segundos; y el sábado 29 de La Falda a Pergamino (944,4 km) a partir de las 7 con intervalos de treinta segundos entre cada máquina. En todas las etapas los participantes podrán emplear un sesenta por ciento más que el ganador de su clase para clasificarse. Durante los días de descanso tendrán veinte minutos para reparar sus automóviles con opción a cuarenta minutos más que se recargarán multiplicados por tres, al tiempo de la etapa siguiente. CORSA ha publicado desde el Nº 23 interesantes datos sobre esta competencia. El X Gran Premio Internacional de Turismo es la vigésimo primera competencia que otorgará puntos para el Campeonato Argentino de Turismo. Los cuatro primeros clasificados de cada una de las cinco clases en que se dividen los campeonatos obtendrán 30, 20, 10 y 5 puntos, respectivamente, para los campeonatos argentinos. Estos cuatro pilotos no sumarán los puntos obtenidos en las etapas. En cambio, todo aquél que se clasifique después del cuarto o abandone acumulará los puntos de acuerdo a las posiciones que ocupe en cada una de las seis etapas, pero nunca podrá sumar más de cuatro. Los cuatro primeros de cada etapa obtendrán 3, 2, 1 y 0,5 puntos, respectivamente. En caso de clasificarse un corredor extranjero en alguno de los cuatro primeros puestos, los puntos que otorgue esa clasificación quedarán desiertos. "Emoción en las rutas", la calificada audición de automovilismo que transmite domingo a domingo la competencia más importante de la jornada, estará presente en todo el desarrollo del Gran Premio a través de la onda de LS 10 Radio Libertad desde una hora antes de la largada. Cuatro emisoras (Radio Libertad de Buenos Aires, Radio Nihuil de Mendoza, Radio Sarandí de Uruguay y Radio Minería de Chile), un canal de televisión (LS83 Canal Nueve Libertad de Buenos Aires), cincuenta periodistas, seis equipos móviles y tres aviones estarán para asegurar la labor que cumplirán Rebagliatti, Gañete Blasco, Pérez Trigás, Calabrese, Aliaga, García del Soto, Bó, Lamarque, Vietta, Cazón, Rinaldi, Alfonso y muchos más durante el desarrollo del Gran Premio.

COMPETENCIAS NACIONALES

TURISMO CARRETERA en SAN ANTONIO DE ARECO (30 de octubre): El San Antonio de Areco Automóvil Club realiza su IV Vuelta de Areco a disputarse sobre un circuito de 65,750 km sobre ocho vueltas para totalizar 526 km. La largada se efectuará de acuerdo al ranking de la Comisión Deportiva Automovilista, con veinte segundos entre cada máquina, a partir de las 10 en la Ruta Provincial 41 (a la altura del mojón del km 58). Desde allí los competidores se dirigirán por esa ruta hacia San Andrés de Giles a la altura del mojón km 79 y ahí tomar hacia la izquierda en camino de tierra en el paraje denominado "calle de las tropas", que conduce hacia Azcuénaga, virando luego hacia la izquierda, recorriendo el mismo tres mil metros para tomar a la derecha la Ruta Nacional 193 que conduce a Ruiz, continuando por el mismo hasta cubrir 21 km, tomando seguidamente hacia la izquierda por el camino denominado "de los ingleses", empalmando luego con la ruta de ripio hasta tomar el camino de tierra que conduce a la llegada. Los cuatro primeros clasificados obtendrán 9, 6, 3 y 1 punto, respectivamente, para el Campeonato Argentino de Turismo Carretera.

Los que no tengan cómo viajar hasta el lugar donde se desarrolla la prueba, recordamos que la empresa Trans-Carrera lleva a los corsas hasta el lugar de la competencia, los ubica en el mejor lugar de la ruta y los trae de regreso además de compartir en amables charlas con copas y comida. Trans-Carrera funciona en Diagonal Norte 616, 7º piso (TE 34-8781 y 34-6284). Quienes no puedan ir, de cualquier manera podrán "estar en la carrera" escuchando a Rebagliatti, Cañete Blasco, Pérez Trigas, García del Soto y compañía desde las 7.30 por LS10 Radio Libertad en la eficiente: "Emoción en las Rutas".

MECANICA NACIONAL FORMULA UNO en RIO CUARTO (30 de octubre): El Automóvil Club Río Cuarto organiza en el Autódromo Ciudad de Río Cuarto su IV Premio Fórmula Uno, que otorgará puntos para el Campeonato Argentino de Mecánica Nacional Fórmula Uno: los cuatro primeros clasificados obtendrán 6, 4, 2 y 1 puntos, más un punto a quien cubra una vuelta en menor tiempo durante la carrera. El circuito, que ya tiene colocada una nueva capa asfáltica— mide 2,38 km. El sábado 29, a partir de las 14, se realizarán las pruebas de clasificación a fin de establecer los veintiocho mejores tiempos, los que divididos en dos series de catorce automóviles darán veinte vueltas para totalizar 47,6 km. Los siete primeros de cada serie pasarán a competir en la final junto con dos máquinas que se clasificarán en



el repechaje a disputarse sobre cinco vueltas para completar 11,9 km. La final se desarrollará a treinta y cinco vueltas para totalizar 83,3 km.

MIDGET en ADROGUE (30 de octubre): A casi un mes de comenzada la actividad, el Club Atlético Brown de Adrogué realiza su tercera reunión de la temporada en su pista de María Antonieta y Cerretti, en Adrogué. La organización se realiza juntamente con la Asociación Argentina de Automóviles Midget y la fiscalización de la Comisión Deportiva Automovilista. Primeramente se correrán cuatro series de cinco vueltas, en cada una de las cuales se clasifican los dos primeros. Luego dos repechajes a cinco vueltas clasificando cada uno al ganador. Más tarde se disputarán dos semifinales a cinco vueltas en las que se clasifican los tres primeros. Por último, se disputará una final a seis vueltas. La reunión comenzará a las 14.30. Las entradas tienen los siguientes precios: Generales: $ 150; Damas $ 100; Niños $ 50; Socios del Club Atlético Brown de Adrogué el cincuenta por ciento y Socios de la Asociación Argentina de Automóviles Midget gratis. Las líneas de colectivos Cañuelas y San Vicente (ambos ramales que van a Rafael Calzada) dejan en la esquina de la pista.

KARTING en PALERMO (29 y 30 de octubre): Vuelve el Karting al Velódromo de Palermo con la realización de interesantes pruebas organizadas y fiscalizadas por la Federación Argentina de Karting. El sábado 29 a partir de las 12 habrá entrenamientos. A las 15 se disputará una competencia para no ganadores y debutantes y luego se continuará con los entrenamientos. El domingo 30 se disputarán dos competencias para Fórmula Stock y Fórmula B que otorgarán puntos para el Campeonato Argentino de Karting. Los cinco primeros obtendrán 10,1; 7,6; 5,1; 2,7 y 1,3 puntos, respectivamente. Todo esto como anticipo de lo que pasará siete días más tarde en el mismo circuito, cuando argentinos y uruguayos disputen el Torneo Rioplatense.

MOTOCICLISMO en el AUTODROMO DE BUENOS AIRES (30 de octubre): El tradicional Premio Primavera que organiza anualmente la Asociación de Corredores de Motocicletas, se disputará a partir de las 14.30, previa realización de las pruebas de clasificación el sábado 29 a la misma hora. En

primer término se disputará una competencia para la Clase 50 cm³ Fórmula Internacional y Standard, sobre diez vueltas al circuito Nº 5 de 2,126 km, para totalizar 21,263 km. Luego la Clase 125 cm³ Fórmula Internacional dará quince vueltas al mismo circuito para totalizar 31,894 km. Continuará la Clase 100 cm³ Standard Preparación Libre sobre doce vueltas, completando 25,515 km. La cuarta competencia corresponderá a la Clase 175 cm³ Fórmula Internacional y Standard sobre veinte vueltas para totalizar 42,526 km. Por último, la Clase Sidecar Fórmula Internacional disputará una competencia sobre diez vueltas al Circuito Nº 10 de 2,625 km para totalizar 26,251 km. Los cinco primeros clasificados en cada clase obtendrán 8, 5, 3, 2 y 1 puntos, respectivamente, para los campeonatos argentinos. Para todos los que deseen ver motociclismo les diremos que la entrada es barata y que ella da derecho al acceso a los boxes y a la pista, lo que los hará estar más cerca de los fierros para husmear el ambiente. Para ir al Autódromo, sito en Avenida General Paz y Roca, disponen de las líneas de colectivos 21 a lo largo de la Avenida General Paz desde Vicente López, de las líneas 114 y 208 desde Retiro y Constitución (ambas pasan por Puente Uriburu), del 223 y del 6 desde la Estación Lomas de Zamora hasta Puente La Noria, desde donde sale el 21.

REGULARIDAD en MORENO (30 de octubre): Continuará la disputa del trofeo Copa Independencia con la disputa de una competencia para primera, segunda y tercera categoría que organizará la Cooperadora de la Escuela Nº 25 de Moreno, con la fiscalización del Club Argentino de Regularidad. A las 8.01 se largará desde la Plaza de Moreno para dirigirse hasta Navarro, Mercedes y Moreno.

—en NUEVA POMPEYA (30 de octubre): El Hogar Policial de la Seccional 34ª organiza con la fiscalización del Club Argentino de Regularidad una competencia para las categorías tercera y debutantes con recorrido entre Nueva Pompeya, Ezeiza y regreso al punto de partida, sito en Quilmes y Caseros, desde donde se largará a las 8.31.

—en ROSARIO (30 de octubre): El Club de Regularidad del Interior continuará organizando y fiscalizando el Campeonato Santafesino de Regularidad con la interesante competencia Rosario-Gálvez.

MOTONAUTICA en PALERMO (30 de octubre): En la semana del Club Motonáutico Argentino organizará una regata en el Lago Tres de Febrero, en Palermo, a partir de las 14.30. Participarán en dichas pruebas embarcaciones de todas las categorías de la clase Utilitarios, todas las categorías con motor fuera de borda de Turismo, Mojarras según reglamentación en vigor y Mojarras hasta 2800 cm³ según la nueva reglamentación. Todas las pruebas otorgarán puntos para el Campeonato Argentino.

COMPETENCIA INTERNACIONALES

SPORT en ESTADOS UNIDOS (29 y 30 de octubre): Con el Grand Prix de Riverside el Sport Car Club of America continuará haciendo disputar el Trofeo Ca-Am (Canadian-American), un campeonato con pruebas para automóviles Sport biplazas (Grupo 9) con carreras que se disputan en los Estados Unidos y Canadá. Allí se trenzan los McLaren-Elva-Oldsmobile, los Lola-Chevrolet, Chaparral, Traco, Lotus XL-Ford y demás yerbas monstruosas. Para este trofeo ya se han disputado el Grand Prix de Players Quebec, de Bridgehampton, de Canadá, de Monterrey; finalizará el 13 de noviembre con el Grand Prix de Las Vegas.

GRAN PREMIO



por CARLOS MARCELO THIERY y GERMAN SOPEÑA

fotos de CARLOS ARCURI

1ra. ETAPA

A las cuatro de la mañana del miércoles 19, el Dique de Los Molinos ofrecía un aspecto que, con toda seguridad, debe ser único en el mundo. Colgadas de los cerros, miles de luces se semejaban un traje de lentejuelas que no es nada común para el que está acostumbrado a ver las montañas oscuras, sombrías y desiertas. Una multitud de hombres y mujeres se apretaba en las laderas desafiando al sueño y a la ley de gravedad, mientras se mezclaban desordenadamente los ruidos de los automóviles y de las radios portátiles con un espíritu místico que sólo es capaz de dar el Gran Premio de Turismo. Allí había algo de las Mil y Una Noches, algo de asteroide B-612, algo de una extraña y alegre verbena donde los kilómetros por hora bailan junto a los aros de pistón y los neumáticos deformados por las curvas, codo a codo con las palancas de cambio.

Faltaba apenas media hora para que Lepro-Olmedo enroscaran a su hermosa Giulia GTA con esmero y prolijidad por los caminos pavimentados del Dique, cuando todavía circulaban por el asfalto muchos automóviles particulares en busca de un espacio estrecho para estacionar. Por fin, ya de día, el ruido característico del Alfa anunció la presencia de los uruguayos y así empezó el Gran Premio a danzar ante los ojos de la multitud. Después de Lepro-Olmedo bajó Copello con su Renault blanco, demostrando —como Fojo en 1965 con su Saab— que para las categorías grandes resulta muy difícil alcanzar antes de Carlos Paz a los automóviles veloces de la clase B. Durante la noche Copello había estado marcando parciales cercanos a los 150 km/h en las rectas de la ruta 8.

Precisamente en los últimos tramos nocturnos, vale decir entre La Carlota y Río IV, la primera etapa mostró una de sus características tradicionales: los accidentes. Algunos son lógicos, si es que se puede considerar lógico a un accidente. Pero la mayoría no parece tener sentido aparente ya que se producen en curvas elementales o en plena recta, como si fueran consecuencia del cansancio que sufren los pilotos con esa característica también tan tradicional de no descansar desde dos días antes de la largada. Este es un peligro que les debe llegar muy de cerca a los que corren, puesto que lo primero que mencionan cuando llegan al final de etapa —por regla general— son los accidentes que vieron al pasar, aunque al mismo tiempo se advierte un sentimiento colectivo de precaución como si haber completado la primera etapa les significara automáticamente la seguridad de inmunizarse contra cualquier riesgo. Por cierto que los abandonos más doloroso son los que se producen en la primera y en la última etapas y por eso todos los que llegaron a Carlos Paz viven al Gran Premio como si realmente sólo fuera a comenzar en la segunda largada, sentimiento que se va a renovar en la tercera, en la cuarta, en la quinta y en la sexta.

Este primer tramo tuvo a la vez dos características distintivas: Los parabrisas corsa rotos en el tramo de ripio que sigue a Berrotarán y en la Falda del Carmen (casi 80 damnificados), y la gente que se atrasó por quedarse sin nafta, ya que se probó por enésima vez que los cálculos están muy bien en los papeles pero que en carrera las cosas son completamente distintas. En estas circunstancias es infalible que los acompañantes quieran bajarse del auto y salir corriendo con el bidón en la mano hasta donde sea, mientras que la actitud de los pilotos se balancea entre los dos extremos posibles: querer abandonar y echar chispas hasta con el pobre Mao Tse Tung —que no tiene nada que ver el pobre— o bien sentarse tranquilamente a fumar un cigarrillo, esperando que todo se solucione.

A propósito de pilotos, no es ninguna novedad que el Gran Premio se corre con un estilo diferente al que se puede usar en cualquier carrera del año y que tiene más valor el ritmo del hombre que maneja igual en las seis etapas que la calidad suprema del que anda al límite hasta que logra abandonar, pero no es menos cierto que entre 400 y pico de inscriptos los que realmente tienen oficio y andan fuerte no pasan de 20, o a lo sumo 30. Dicho así esto parece una crítica, pero no hay nada de eso. Solo se trata de observar cuál es el síntoma de reunir por un lado casi el 50% de inscriptos entre noveles y debutantes, y por otra parte una gran mayoría de pilotos que se conforma con dar la vuelta. Más aún: aparte de que *manejar despacio* no significa *manejar mal*, a medida que se desarrolle el Gran Premio podremos comprobar cómo se va aplicando la experiencia y por lo tanto cómo mejora y madura el estilo de cada cual. Esto sucedió invariablemente a lo largo de los nueve Grandes Premios anteriores y en esta décima versión no tiene por qué pasar lo contrario.

Según lo que estaba previsto para una etapa que no deja de ser veloz por el último tramo sinuoso, las cupé De Carlo dominaron con cierta soltura la categoría A. Para estos autitos los problemas aparecerán sólo en los tramos de huellones donde su escaso despeje puede abrirle alguna puerta a los robustos Isard. Aparentemente, en la noche, Rogelio Scaramella estaba circulando a 140 km/h de promedio y se dice aparentemente porque hasta que no aclara, los números no se ven bien y las informaciones apresuradas a veces no son demasiado coherentes. De todos modos, Scaramella no es de los que viajan con las habituales 6.200/6.300 rev/min que llevan las cupés al Gran Premio y generalmente defiende su chance en los tramos rectos, como queriendo darle razón a quien lo definió como "el Emiliozzi de la categoría A". Así, Taruselli lo atacó en la sierra y le ganó por algo más de un minuto. Detrás de Scaramella, Juan Carlos Gallo demuestra que también está entre los veloces, en tanto que el cuarto puesto de Benjamín Bornacini no solo entusiasmó a sus comprovincianos cordobeses sino que subrayó sus condiciones demostradas a través de todo 1966, que fue el año de su debut en el automovilismo.

Y aquí, lo insólito: dos Isard 700 acuñados entre los veloces De Carlo, con automáticas posibilidades en la inmediata etapa de montaña. Tanto Aldo Delgado como Félix Núñez son responsables a medias de esta reivin-

dicación para la marca que consiguiera su máxima resonancia cuando Remigio Caldara ganó la cuarta etapa en 1961 y el Gran Premio en 1962. Desde entonces, los Isard se habían evaporado. Por el contrario, los veloces N.S.U. que habitualmente llegan primeros a Córdoba (en 1965, Norberto Roth) esta vez solo aparecen en el noveno puesto, pero a casi cuarenta minutos del puntero. Y no un Sport Prinz, como podía esperarse, sino una "galerita", una de esas románticas galeritas cuyo ciclo estaba aparentemente cerrado. Gabriel Font, su piloto, fue el héroe. La versión Sport del Prinz figura por primera vez en los puestos 13 y 14, en manos de Genaro Ventura y "Passetti-Verdini", con ocho cupés, tres Isard y una "galera" por delante.

De los hombres con posibilidad para puntear en la categoría chica, los dos retrasos más importantes son los de "Pécora" y Ferrea. "Pécora" fue una de las víctimas de los cálculos y también se quedó sin nafta perdiendo cerca de cuarenta y cinco minutos, mientras que Ferrea anduvo sin luces desde Pergamino en adelante, quedando 23º con la importante diferencia de una hora con respecto al puntero.

Nuestros "Bressano-Figueras" (nuestros porque Figueras escribe en CORSA y Bressano —que es el *chauffeur*— es socio comercial de Anteo Pichetta) clasificaron 36º, puesto que su Isard no levantaba más de 5.500 vueltas. Después se descubrió que era por falta de regulación en los platinos, pero hasta llegar a Carlos Paz se hicieron su rica mala sangre. De los cuatro Citroën 2 CV anotados, llegaron a clasificarse dos (Terrizzano y Dellegrazzie), mientras que un tercero quedó fuera de lista (Escoda) por entrar fuera de término. La galería de personajes se cierra con Domingo Corzo, que también clasificó a su Isetta 300 cm³ en el lugar 76 y a casi cuatro horas de Taruselli, 56 m de los cuales eran recargo de largada. Al parecer, Corzo se autocronometró 108 km/h cerca de Río IV.

Como era lógico esperar, Eduardo Copello ganó la clase B con notable ventaja sobre el segundo, es decir casi 10 minutos de diferencia con su compadre Carlos Ruesch, quien aparte de escribir a CORSA unas cartas avinagraditas, maneja muy bien. Copello marcó la barbaridad de 140,049 km/h después de andar casi toda la etapa sin embrague. Ruesch llegó sin problemas con el Renault confeccionado en solo 28 horas en Competición de IKA Buenos Aires, ya que llevando su unidad desde Córdoba tuvo un accidente en la ruta y quedó inutilizada. En pleno Dique los Molinos se trenzó con Pedro Sancha y arrancó estrepitosos alaridos entre los espectadores cuando lo pasó por adentro en la curva de Bonamici con su tercer puesto a once minutos del mendocino, fue el mejor clasificado del equipo particular cordobés, que integran Enrique Zanini (nuestro corresponsal zombie y 26º en el primer tramo y Juan Pedro García quién, como en 1965, abandonó poco después de la largada en Pilar). En el cuarto puesto asomó su nariz el primer Saab, que es el del argentino-uruguayo Horacio Luchetti. Los tres restantes automóviles de la marca también llegaron a Córdoba (Moreno 11º, Vivo 42º y Oscar Rodríguez 45º) completando por primera vez el cien por cien de largados-llegados desde que los dos tiempos suecos compiten en el Gran Premio. Tullio Riva puso al primer Auto Unión en el quinto lugar, en tanto Gradassi colocó octavo al segundo. Tanto uno como otro difícilmente dispongan más de 150 km/h, con lo cual lo que hicieron es muy meritorio. Los cordobeses, que actualmente son los únicos que hacen funcionar al Auto Union, confían en dos cosas: primero, en que han dispuesto todo mental y mecánicamente como para no repetir algunas roturas de carreras cortas y segundo, en que les han ganado a los Renault del iracundo Berta todas las competencias difíciles del calendario, tal como las Vueltas de Carlos Paz, del Noroeste, etcétera.

Después del Renault de los sanjuaninos "Manzano-Pelelo", figuró en el séptimo puesto el legendario Lancia Appia de José M. Bianchi (con el mismo modelo Eduardo Rodríguez Canedo nació a la fama ganando la primer etapa de 1963). Por su parte, el oriental Morás con su Renault R-8 se colocó 15º, cuatro puestos delante del Mini-Cooper de "Grey Rock", único mohicano que clasificó a la marca. En esta clase, los Auto Union fueron las grandes víctimas de las piedras y buena parte de ellos llegó sin parabrisas, posiblemente porque es muy difícil conseguir unidades irrompibles para la marca.

"Lepro-Olmedo" aparte, quienes ganaron cómodamente la categoría C con el Alfa Romeo Giulia GTA, a pesar de haber cambiado una rueda, "Larry" ganó el Fiat de premio y los primeros laureles para Maldonado en la encarnizada lucha de concesionarios. Carlos Reutemann —indudablemente uno de los pilotos más finos y estudiosos del Gran Premio— se perdió el Fiat 600 por un minuto y quince segundos, perdidos entre tantos otros cuando se quedó sin nafta en Canals. Francisco Mayorga anotó al primer 1.500 de Sergi en el cuarto lugar y convirtiéndose en el único afortunado del equipo, ya que Carranza abandonó. Saccomano fue 11º. Estéfano entró 16º con un automóvil que no pudo pasar de los 140 km/h, por falla en el distribuidor, Galluzzi 77º a más de dos horas del primero y Pascualini 80º —cerrando la lista— después de romper el diferencial. "Muleto", muletto que lleva "Marcar" y a Tony Winter, le ganó a Galluzzi y a Pascualini, dos de sus mejores pilotos. Después de Mayorga, el joven Oscar Franco (ganador en La Cumbre) continúa la larga lista de Fiat 1.500 que interrumpe el Morris-Mini de "Bielka" en el puesto 6 y que se prolonga hasta la posición 16ª con la unidad del marplatense Alfonso Marín. Los tres integrantes del equipo Alvear no arrimaron, pero al menos dos de ellos se mantienen a la expectativa (Arana, 7º y Alberini, 9º) y el restante quedó en condiciones de seguir en carrera (Canedo, 34º).

Puesto 17º, primer Peugeot 403, por David Parvis, segundo, a cargo de "El Gitano", 24º. En ese emparedado, figuran "Pepe Zanetta" (19º) con mangueras de aceite declaradas en huelga y 1.000 rev/min menos en el motor, y Daniel Arnold (21º) que hasta el Dique era el cordobés mejor clasificado con su cuarta ubicación en la categoría. Unos kilómetros después pinchó una goma delantera, se fue del camino y tardó un buen rato en volver el automóvil a su lugar. Este valor joven de Carlos Paz, señalado por CORSA cuando debutó en San Juan hace poco más de un mes, fue el mejor clasificado del equipo Cerrella. Hablando de Carlos Paz: todos los pilotos llegaron hasta su ciudad. Aparte de Arnold, Callejón con Peugeot 404, Tullio Riva con Auto Union y Arrieta con De Carlo. (Uno por categoría, para que nadie se enoje.)

Para la comparación, el tiempo de Larry es mayor al empleado por los dos Peugeot mejor clasificados, es decir los de Juchet y Magliore. Estos que fueron los más veloces representantes de los 404 establecieron marcas inferiores a las que consiguieron en 1965 (especialmente Migliore, como referencia, quien tomó 5 minutos menos que el año pasado cuando hizo el menor tiempo absoluto de la primer etapa) y aún así clasificaron respectivamente 4º y 5º. Del equipo oficial, Santamarina abandonó al volcar en un curvón cerca de LA CARLOTA, Otamendi se retrasó sensiblemente al auxiliarlo (8º), Bonano (9º) y Boubée, con la máquina que posiblemente hayan preparado los hermanos Emiliozzi (los hermanos Emiliozzi en una crónica del GP de Turismo: ya no se puede creer en nada) entró en la posición 17ª. Lo más notables de la clase gran- →



GRAN PREMIO

de es la actuación de Pedro Sancha y Antonio Castro, quienes colocaron a los indómitos Chevrolet Super segundo y tercero, respectivamente. Uno y otro manejan muy bien, pero esto no dejó de ser una sorpresa. Evidentemente, la clasificación de los Chevrolet responde a la velocidad máxima que se puede conseguir con el motor de siete bancadas y sus recientes homologaciones e indirectamente al incentivo que representan los $ 300.000 de premio establecidos por la Comisión Deportiva de Concesionarios General Motors. Tanto y esto a pesar de que Sancha se fue de largo en varias frenadas, aún luego de colocar cintas metálicas especiales en las campanas delanteras, que solo para ser sacadas de la aduana le costaron $ 10.000 cada una.

En cambio había cierta agitación para ver al Mercedes 250 SEb de Anteo Pichetta, cuya presencia había sido profusamente anunciada por los diarios cordobeses. Claro, desde luego, una vez más Anteo defraudó tanto a los espectadores, como a nuestros colegas y ya tiene cansado a medio mundo. Estuvo, sin embargo, paseando su flamante unidad color celeste en la largada de Pilar.

Un pequeño detalle: Carlos Alberto Balibé ganó la primera etapa con su BMW TI/SA, marcando el mejor tiempo absoluto del día, clasificando así al único automóvil importado que no se conocía en el Gran Premio, ya que los dos Lotus-Cortina desaparecieron del mapa. El BMW puede andar sin peligro a 7.500 rev/min, pero el piloto prefirió con muy buen criterio no pasar de las 6.800 rev/min (cerca de 190 km/h) sobre todo porque sólo tiene 15 días de contacto con el automóvil. El peruano Block quemó una válvula con bujías muy calientes y Bellmore, igual que el año pasado y casi en el mismo lugar, trizó la corona del diferencial.

Oscar Cabalén puso 15º al Mustang. A 70 km de la largada el motor comenzó a fallar, pararon en plena noche, cambiaron la bomba de nafta y a los 5 kilómetros renacieron las fallas. Pararon por segunda vez, cambiaron un filtro de nafta. En la tercera detención repusieron el otro filtro de nafta y sustituyeron la bobina de encendido. A partir de allí, siguieron sin problemas hasta Carlos Paz. El Mustang está a poco menos de una hora del puntero y por lo tanto tiene excelentes posibilidades a lo largo de las restantes cinco etapas.

El equipo Simca no debutó nada brillantemente en la Argentina. Un pajarito le había contado a CORSA que traían desde San Pablo algunos problemas bastante graves en el motor, que junto a las dificultades con la eficiente Aduana Nacional y las limitaciones en la estabilidad del automóvil (que son bastante serias), determinaron que solo dos unidades completen la primer etapa. Humberto Evangelista entró 27º y el uruguayo Fojo 47º, detrás de "Los Corsas" que alcanzaron con comodidad el lugar 46, luego de varias anécdotas que serán prolijamente relatadas en nuestra nunca bien ponderada revista.

Y ahora con el Gran Premio en marcha, la máxima fiesta del automovilismo argentino tiene la palabra. No me pisen la víbora.

X GRAN PREMIO INTERNACIONAL DE TURISMO

A.C.A. - Pilar - Carlos Paz - 19/X/66 - 780,0 km

CLASE A (hasta 700 cm³)

Pos.	*Nº*	*Corredor*	*Marca*	*Tiempo*
1º	136	Taruselli, Alberto	De Carlo Coupé	6h 22m 31s
2º	52	Scaramella, Rogelio	De Carlo Coupe	6h 23m 58s
3º	160	Gallo, Juan Carlos	De Carlo Coupé	6h 36m 07s
4º	74	Bornancini, Benjamín	De Carlo Coupé	6h 40m 13s
5º	32	Delgado, Aldo F.	Isard 700	6h 48m 11s
6º	34	Núñez, Félix F.	Isard 700	6h 51m 49s
7º	108	"Klear"	De Carlo Coupé	6h 53m 55s
8º	180	"Espartaco"	De Carlo Coupé	6h 58m 58s
9º	198	Font, Gabriel	NSU Prinz	7h 06m 02s
10º	174	Petrabissi, Ismael	Isard 700	7h 08m 03s
11º	54	Medina, Pedro A.	De Carlo Coupé	7h 08m 55s
12º	164	Muñoz, Juan Jorge	De Carlo	7h 09m 00s
13º	35	Ventura, Genaro O.	NSU Sport Prinz	7h 09m 21s
14º	49	"Pasetti-Rodríguez"	NSU Sport Prinz	7h 10m 00s
15º	176	Iencenella, Juan C.	De Carlo	7h 10m 17s
16º	210	Iglesias, Héctor	De Carlo Coupé	7h 11m 05s
17º	106	Pelusso, Néstor J. C.	De Carlo Coupé	7h 15m 18s
18º	90	González, J. de Dios	De Carlo Coupé	7h 15m 20s
19º	114	"Pécora"	De Carlo Coupé	7h 16m 06s
20º	15	Ratto, Juan Angel	NSU Sport Prinz	7h 18m 18s
21º	72	"Torres-Flores"	De Carlo Coupé	7h 19m 32s
22º	78	Morganti, Jorge O.	De Carlo Coupé	7h 20m 36s
23º	80	Ferrea, Carlos	De Carlo Coupé	7h 21m 45s
24º	168	Pardo, Julio	De Carlo Coupé	7h 21m 52s
25º	44	Piccolo, Héctor H.	De Carlo Coupé	7h 24m 07s
26º	60	Vázquez, Francisco	De Carlo Coupé	7h 25m 58s
27º	86	Rossi, Julio Rolando	De Carlo Coupé	7h 29m 11s
28º	172	"Míguez-Lombardi"	De Carlo Coupé	7h 29m 35s
29º	158	"Perry Mason"	De Carlo Coupé	7h 30m 10s
30º	16	Murphy, Néstor O.	De Carlo Coupé	7h 31m 10s
31º	110	Wulfman, Humberto	De Carlo Coupé	7h 36m 16s
32º	38	Moisés, Jorge A.	Isard 700	7h 37m 00s
33º	153	Repetto, Carlos A.	NSU Sport Prinz	7h 39m 40s
34º	20	Circovich, Nilio H.	De Carlo Coupé	7h 41m 23s
35º	188	Grigioni, Norberto J.	De Carlo	7h 42m 30s
36º	116	"Bressano-Figueras"	Isard 700	7h 46m 41s
37º	22	Maggi, Jorge Alberto	De Carlo Limousine	7h 48m 05s
38º	208	Bellini, Franco	De Carlo Limousine	7h 48m 34s
39º	28	Mayr, Antonio José	Isard 700	7h 51m 43s
40º	102	Blanco, Joaquín A.	De Carlo	7h 52m 16s
41º	140	"Rodríguez-Messuti"	De Carlo Coupé	7h 54m 36s
42º	142	Mollard, Juan S.	De Carlo Coupé	7h 54m 46s
43º	184	Solveyra, Ernesto M.	De Carlo	7h 55m 04s
44º	138	"Novoa-Piñeiro"	De Carlo Coupé	7h 55m 16s
45º	202	"Sampol-Boetti"	Isard 700	8h 00m 14s
46º	92	Rivieri, Alberto R.	De Carlo Limousine	8h 03m 24s
47º	26	Díaz Escobar, José F.	Isard 700	8h 05m 26s
48º	154	"Massey-Atencio"	De Carlo Coupé	8h 10m 39s
49º	196	Yoverno, Juan D.	De Carlo Limousine	8h 11m 10s
50º	141	Molinari, Eduardo O.	NSU Sport Prinz	8h 11m 45s
51º	118	"Botafogo"	Isard 700	8h 12m 46s
52º	76	Arrieta, Pilar Mario	De Carlo Limousine	8h 20m 20s
53º	186	Vittorioso, Conrado C.	NSU Prinz	8h 22m 20s
54º	212	Giovo, Luis María	Isard 700	8h 24m 34s
55º	6	Acotto, Carlos José	Isard 700	8h 25m 07s
56º	194	Delucchi, Alfredo	Isard 700	8h 26m 13s
57º	3	Otero, Rodolfo Ulises	NSU Sport Prinz	8h 28m 22s
58º	96	"T. I. N."	Isard 700	8h 33m 10s
59º	166	Schniter Plini, Rodolfo	De Carlo	8h 37m 17s
60º	204	"El Santo"	Isard 700	8h 42m 23s
61º	124	Escofoni, Miguel A.	Isard 400 Coupé	9h 03m 46s
62º	148	Petrabissi, Abelardo	Isard 700	9h 05m 10s
63º	30	Bravi, Enrique	De Carlo Coupé	9h 13m 06s
64º	48	Blandini, Juan Carlos	NSU Prinz	9h 18m 31s
65º	200	Greco, Alfredo	De Carlo Limousine	9h 21m 30s
66º	10	García, Plácido N.	Isard 700	9h 22m 32s
67º	94	Teruelo, Oscar	Isard 700	9h 22m 45s
68º	82	Nigrelli, José Martín	NSU Prinz	9h 27m 52s
69º	128	Rodríguez, Carlos S.	Isard 700	9h 31m 18s
70º	50	"Catalano-Herradón"	De Carlo Coupé	9h 33m 31s
71º	68	Terrizzano, Jorge A.	Citroën 2 CV	9h 34m 24s
72º	84	"Romano-Marraco"	NSU Prinz	9h 52m 21s
73º	104	Dellegrazie, Jorge A.	Citroën 2 CV	9h 52m 51s
74º	170	Borzone, Héctor	De Carlo Coupé	9h 54m 04s
75º	150	"Danger"	NSU Prinz	9h 56m 40s
76º	5	Corzo, Domingo M.	BMW Isetta 300	10h 29m 55s

PROMEDIO DEL GANADOR: 122.347 km/h.

NO SELLARON: 40, Clementino S. Borelli; 70, "Franzosi-Sabanes"; 152, Enrique Lusiano Beovide; 167, Hugo Gutiérrez; 211, "Queirolo".

NO LARGARON: 8, Norberto Enrichetti.

ABANDONARON: 2, Firmino Cester; 4, Alberto Alonso; 12, Carlos Fenoglio; 14, Hugo Petterlini; 18, Ruben Galante; 24, Calixto Caramella; 36, Miguel Escoda; 42, "Mastromonaco-Alvarez"; 46, "Schisano-Martínez"; 56, Ramón Roda; 58, Carlos Grossi; 62, "San Isidro"; 64, "Rodríguez-Rivas"; 66, Rolando Mendel; 88, Normando Labayen; 98, Elías Yamin; 100, José Vives; 112, Norberto Cicarelli; 120, "Eduardo"; 122, "Balsa-Sorrentino"; 126, Ricardo Elliot; 130, Jorge Vázquez; 132, Luis Siro; 134, "Tucsol"; 144, Alberto O'Connor; 146, José Constantini; 156, Rafael Cosentino; 162, Nicolás Pau; 178, Juan Carlos Tejero; 182, Juan Oviedo; 190, Juan Sampayo; 192, Jorge Ruiz; 206, Heriberto Estebañez.

SUFRIERON RECARGOS: 5, Domingo M. Corzo, 56m; 46, "Shizano-Martínez, 48m 15s; 141, Eduardo O. Molinari, 7m 58s; 178, Juan Carlos Tejero, 2m 48s; 182, Juan Alberto Oviedo, 4m.

CLASE B (más de 700 a 1.150 cm³)

Pos.	*Nº*	*Corredor*	*Marca*	*Tiempo*
1º	356	Copello, Eduardo	Renault 1093	5h 34m 10s
2º	436	Ruesch, Carlos	Renault 1093	5h 43m 29s
3º	332	Bonamici, Danilo	Renault 1093	5h 45m 29s
4º	409	Luchetti, Horacio	Saab 96 Sport	5h 47m 16s
5º	374	Riva, Tullio	Auto-Union	5h 50m 41s
6º	398	"Manzano-Pelelo"	Renault 1093	5h 52m 31s
7º	437	Bianchi, José María	Lancia Appia III	5h 56m 28s
8º	312	Gradassi, Héctor L.	Auto-Union	5h 50m 31s
9º	434	Peña, Osvaldo	Renault 1093	5h 58m 18s
10º	368	Castellani, Julio César	Auto-Union	5h 59m 29s
11º	333	"Zagalo-Moreno"	Saab 96 Sport	6h 01m 07s
12º	318	Visintini, Rosmualdo	Auto-Union	6h 02m 30s
13º	330	Antelo, Osvaldo	Renault 1093	6h 04m 48s
14º	438	Mariani, Rodolfo	Renault 1093	6h 05m 40s
15º	419	Morás, Héctor	Renault R. 8 G	6h 10m 08s
16º	326	Parisi, Emilio	Renault 1093	6h 14m 32s
17º	340	Gordo, Néstor	Renault 1093	6h 18m 36s
18º	328	Gonella, Dante	Auto-Union	6h 21m 45s
19º	421	"Grey Rock"	Austin Cooper	6h 21m 46s
20º	316	Tannure, Abel E.	Renault 1093	6h 22m 00s
21º	358	Calcagno, Dovidio R.	Auto-Union	6h 28m 04s
22º	352	Cáneva, César	Auto-Union	6h 30m 25s
23º	370	Lhomy, Delfor	Auto-Union	6h 33m 53s
24º	378	"Pereira-Valderrey"	Renault 1093	6h 34m 57s
25º	400	"El Lince Puntano"	Renault Gordini	6h 35m 21s
26º	346	Zanini, Enrique	Renault 1093	6h 38m 10s
27º	390	Defelippo, Félix	Renault 1093	6h 38m 35s
28º	338	Illa, Ricardo	Renault 1093	6h 44m 13s
29º	372	"Laredo"	Auto-Union	6h 52m 50s
30º	422	Marcellino, Domingo	Renault 1093	6h 53m 27s
31º	408	Arias Uriburu, Nicolás	Renault 1093	6h 59m 29s
32º	418	Falchi, Juan R.	Renault Gordini	7h 02m 25s
33º	348	Di Berardino, Héctor	Renault 1093	7h 04m 07s
34º	320	Pernas, José Luis	Renault 1093	7h 14m 01s
35º	376	Brané, Héctor J.	Renault 1093	7h 14m 31s
36º	388	Gimeno, César	Renault 1093	7h 14m 31s
37º	306	Bolognini, Julio	Auto-Union	7h 18m 23s
38º	406	Zunino, Enrique	Auto-Union	7h 18m 25s
39º	410	Noves, Antonio	Auto-Union	7h 19m 21s
40º	412	Vallmitjana, Jorge	Auto-Union	7h 21m 37s
41º	440	Varela, Neldo G.	Auto-Union	7h 27m 31s
42º	345	Vivo, Enrique	Saab 96 Sport	7h 33m 04s
43º	382	Vallone, Nicolás	Renault 1093	7h 33m 48s
44º	426	Bavio, Dora María	Renault 1093	7h 35m 11s
45º	337	Rodríguez, Oscar	Saab 96 Sport	7h 36m 17s
46º	366	Victoria, Roberto	Renault 1093	7h 38m 36s
47º	424	Vivequin, Eduardo	Auto-Union	7h 58m 43s
48º	392	Gastien, Horacio	Auto-Union	8h 11m 45s
49º	342	"Casco-García"	Renault Gordini	8h 16m 55s
50º	411	Marconetti, Horacio	Lancia Fulvia 2 C	8h 27m 40s
51º	386	Sbelli, Jorge J.	Renault Gordini	8h 36m 49s
52º	414	Aracena Larrain, Roberto	Auto-Union	8h 37m 14s

PROMEDIO DEL GANADOR: 140,049 km/h.

NO SELLARON: 310, Nicanor Molinas; 314, "Caporaletti-Bouzada"; 322, "Lorenzo-San"; 344, Fernando Rochina; 383, Armando Gianotti; 396, Heraldo Giacomelli 404, "Miretti-Ross"; 428, Andrés Giordano.

ABANDONARON: 302, "Rudy-Carnieli"; 304, Antonio Fumuso; 308, Emilio Santa Coloma; 324, Carlos Benavídez; 334, Ernesto Pierángelo; 335, Carlos Lostaló; 336, Francisco Chiapparo; 350, Jlio Gini; 354, Juan P. García; 360, Horacio Flageat; 361, "Flores-Cozzarin"; 362, Alberto Mascanbruni; 365, "Transfer-Tala"; 380, Ricardo Valentino; 384, Alejandro Namino; 385, Abel Picchio; 394, Elio Literas; 402, Javier Montero; 416, Máximo Dayan; 420, Daniel Messidoro; 429, Carlos Marinelli; 430, Alberto Zavaro; 432, Leonidas Papadopulus.

SUFRIERON RECARGOS: 342, "Casco-García", 5m 40s.





CLASE C (más de 1.150 a 1.600 cm³)

Pos.	Nº	Corredor	Marca	Tiempo
1º	537	"Lepro-Olmedo"	Alfa Romeo Giulia GTA	5h 06m 58s
2º	674	"Larry"	Fiat 1500	5h 15m 08s
3º	630	Reutemann, Carlos	Fiat 1500	5h 16m 23s
4º	604	Mayorga, Francisco	Fiat 1500	5h 24m 58s
5º	542	Franco (h.), Oscar M.	Fiat 1500	5h 26m 13s
6º	617	Boschi, Edgardo	Morris-Cooper S	5h 28m 15s
7º	596	Arana, Fernando	Fiat 1500	5h 28m 42s
8º	510	Maneglia, Humberto	Fiat 1500	5h 29m 10s
9º	740	Alberini, Hugo D.	Fiat 1500	5h 29m 17s
10º	608	"Rabanaque-Nogueira"	Fiat 1500	5h 30m 54s
11º	644	Saccomano, Antonio	Fiat 1500	5h 31m 27s
12º	558	Cacopardo, Jorge M.	Fiat 1500	5h 32m 19s
13º	522	Namur, Roque	Fiat 1500	5h 33m 17s
14º	720	"Napoleón Solo"	Fiat 1500	5h 34m 50s
15º	676	Perren, Néstor	Fiat 1500	5h 36m 22s
16º	652	Marín, Alfonso	Fiat 1500	5h 36m 53s
17º	614	Parvis, David J.	Peugeot 403	5h 37m 12s
18º	654	D'Apice, Rodolfo	Fiat 1500	5h 37m 47s
19º	710	"Pepe Zanetta"	Fiat 1500	5h 39m 07s
20º	742	Zubiri, Hugo R.	Fiat 1500	5h 40m 15s
21º	554	Arnoldt, Daniel M.	Fiat 1500	5h 40m 20s
22º	702	Fernandino (h.), Esteban	Fiat 1500	5h 41m 10s
23º	546	Ninona, Héctor A.	Fiat 1500	5h 42m 40s
24º	534	"El Gitano"	Peugeot 403	5h 43m 40s
25º	656	Baudrix, Diego	Fiat 1500	5h 43m 44s
26º	678	"Francioni-Diguero"	Fiat 1500	5h 44m 07s
27º	660	Di Nezio, Angel E.	Fiat 1500	5h 45m 31s
28º	560	Alvarez Fourcade, Nelson	Fiat 1500	5h 45m 47s
29º	680	Berghella, Alfredo	Fiat 1500	5h 46m 58s
30º	599	Lamela Díaz, Roberto	Borgward 1962	5h 47m 09s
31º	598	"Bocho Colloca"	Fiat 1500	5h 48m 07s
32º	696	Pachelo, Roberto L.	Fiat 1500	5h 51m 57s
33º	733	Stessel, Juan	Volkswagen 1500	5h 55m 10s
34º	700	Rodríguez Canedo, Eduardo	Fiat 1500	5h 56m 14s
35º	708	"Tito Mosquera"	Fiat 1500	5h 56m 37s
36º	712	Ramos, Angel M.	Fiat 1500	5h 58m 36s
37º	704	Aguerre Reyes, José M.	Fiat 1500	5h 59m 20s
38º	718	Kessen, Selim	Fiat 1500	6h 00m 12s
39º	738	Costilla, Héctor C.	Fiat 1500	6h 01m 06s
40º	668	Martín, Carlos J.	Fiat 1500	6h 02m 21s
41º	504	Franco, Mauricio	Fiat 1500	6h 02m 30s
42º	706	Coldwell, Oliver J.	Fiat 1500	6h 03m 28s
43º	532	Mesena, Emilio	Fiat 1500	6h 05m 20s
44º	744	Dolera, Eduardo J.	Fiat 1500	6h 06m 40s
45º	612	Riera, Diego L.	Isard 1204 TS	6h 07m 15s
46º	514	Trotta, Dante S.	Fiat 1500	6h 08m 30s
47º	634	Sanson, Norberto G.	Fiat 1500	6h 09m 11s
48º	714	Ahumada, Jorge	Fiat 1500	6h 12m 35s
49º	594	Salvatierra, Raúl E.	Fiat 1500	6h 13m 45s
50º	570	Bonamico, Francisco S.	Fiat 1500	6h 13m 48s
51º	584	Araujo, Gonzalo	Fiat 1500	6h 16m 33s
52º	688	Dambolena, Jorge O.	Peugeot 403	6h 16m 52s
53º	662	Sosa, Juan R.	Fiat 1500	6h 17m 37s
54º	590	Donzino, Leo	Peugeot 403	6h 18m 18s
55º	528	Allegrina, Héctor	Fiat 1500	6h 19m 22s
56º	648	Magarzo, Ildo E.	Fiat 1500	6h 19m 32s
57º	582	Estebanez, Marcelino	Fiat 1500	6h 19m 42s
58º	746	Concaro, Juan P.	Fiat 1500	6h 19m 57s
59º	637	"Roby Hills"	Alfa Romeo Giulietta	6h 23m 02s
60º	610	Iribarne, Raúl H.	Peugeot 403	6h 26m 11s
61º	670	Estéfano, Nasif	Fiat 1500	6h 26m 31s
62º	694	Muchenik, Eduardo D.	Peugeot 403	6h 27m 18s
63º	698	Argain, José	Isard 1204	6h 29m 00s
64º	556	Cacace, Eduardo H.	Fiat 1500	6h 29m 52s
65º	566	Moreno, Mario	Peugeot 403	6h 32m 24s
66º	650	Scarsini, Julio C.	Fiat 1500	6h 33m 37s
67º	672	Introcaso, Alberto H.	Fiat 1500	6h 35m 19s
68º	632	Carranza, Ricardo	Fiat 1500	6h 41m 37s
69º	724	Baudrix, Juan A.	Fiat 1500	6h 47m 03s
70º	569	"Clavito"	Volvo 1580	6h 50m 49s
71º	600	"Pampero"	Fiat 1500	6h 52m 45s
77º	705	Zapata, Ricardo U.	Peugeot 403	6h 54m 19s
73º	512	Iannizzotto, Benjamín	Fiat 1500	7h 00m 24s
74º	576	Héctor O. Fernández	Fiat 1500	7h 02m 40s
75º	602	"Muleto"	Fiat 1500	7h 11m 55s
76º	636	Pramori, Víctor L.	Fiat 1500	7h 12m 56s
77º	730	Galluzzi, Miguel A.	Fiat 1500	7h 14m 53s
78º	628	Soler, Genaro G.	Fiat 1500	7h 24m 11s
79º	508	Jobad, Alberto	Fiat 1500	7h 45m 27s
80º	658	Pascualini, Carlos	Fiat 1500	7h 58m 01s

PROMEDIO DEL GANADOR: 152,459 km/h

NO SELLARON: 502, Federico Urruti; 544, Hugo Pisaturo; 548, Horacio Calvino; 587, Jorge Rizzuto Mujica; 592, Roberto Oliva; 618, Andrés Ferreño; 682, Jorge Cusa; 692, "Malega-Obregón"; 728, Carlos Martín.

NO LARGARON: 506, Abby Apkarian; 615, Oscar Gajani; 624, Nicolás Pala; 638, Rodolfo Soboleosky; 684, Ricardo Stang; 736, Jorge Borges; 748, "Los Vascos".

ABANDONARON: 516, Roberto Dotta; 518, Norberto Blesio; 520, Eduardo Boyadjian; 524, César Galimberti; 526, Máximo Macchi; 530, Ricardo Gómez; 533, "Pitty Block"; 536, Carlos Francia; 540, José D'Agnillo; 550, Dante Caselli; 552, "Mingo"; 562, Alberto Crespo; 564, Néstor Lisioli; 568, Jorge Scamuffo; 571, "Héctor Mera-Don Simón"; 572, Roberto Pedelaborde; 574, Héctor Miguel; 578, Miguel Andrea; 580, "Siaccaluga-Buceta"; 586, "Conti-Boscacci"; 588, Pedro Memi; 597, Ricardo Sauze; 606, Jorge Azzinari; 616, Luis Bonich; 620, Marcos Rodríguez; 622, "Errecalde-Allende"; 626, Jorge Curros; 639, Duane Bellmore; 640, Ricardo Belliti; 642, Fernando Geri 646, Andrés Regginato; 664, "Varela-Capaccio"; 666, Oscar Pascual; 686, César Doria; 690, Angel Bastianelli; 716, Narciso Mendoza; 722, Aurelio Pereyra; 726, Ernesto Ranno; 732, Juan Biondino; 739, "Consalvo-Amillach"; 748, "Los Vascos".

SUFRIERON RECARGOS: 508, Alberto Jobad, 11m; 576, Héctor Osvaldo Fernández, 6m 15s; 580, "Sciaccaluga-Buceta", 1h 15m; 600, "Pampero", 1h 8m; 616, Luis Boñich, 13m 47s; 636, Víctor Luis Pramori, 2m 38s; 705, Ricardo Ulises Zapata, 7m 34s; 722, Aurelio Luis Pereyra, 5m 48s.

CLASE D (más de 1.600 cm³)

Pos.	Nº	Corredor	Marca	Tiempo
1º	835	Balbé, Carlos A.	BMW 1800 TI/SA	4h 56m 16s
2º	846	Sancha, Pedro	Chevrolet Super	5h 07m 10s
3º	826	Castro, Antonio	Chevrolet Super	5h 08m 46s
4º	874	Juchet, Osvaldo Rolf	Peugeot 404	5h 12m 50s
5º	852	Migliore, José	Peugeot 404	5h 13m 55s
6º	924	Medici, Antonio	Chevrolet Super	5h 21m 24s
7º	888	Castañón, Norberto D.	Peugeot 404	5h 21m 57s
8º	856	Otamendi, Julio R.	Peugeot 404	5h 21m 58s
9º	910	Bonanno, Ricardo	Peugeot 404	5h 22m 36s
10º	882	Grieco, José A.	Peugeot 404	5h 25m 30s
11º	886	Nayem, Luis	Peugeot 404	5h 28m 41s
12º	862	Musteros, Carlos	Peugeot 404	5h 30m 33s
13º	848	"El Puma"	Peugeot 404	5h 30m 35s
14º	804	Miotti, Rubén A.	Peugeot 404	5h 31m 06s
15º	863	Cabalén, Oscar	Ford Mustang	5h 31m 58s
16º	884	"Aulet-Paz"	Peugeot 404	5h 32m 56s
17º	900	Boubée, Máximo	Peugeot 404	5h 34m 33s
18º	806	Alvarez, Osvaldo	Peugeot 404	5h 36m 34s
19º	819	Blaquier, Juan J.	Peugeot 404	5h 38m 19s
20º	809	"Eduardo Brucen"	Volvo 122 S	5h 38m 42s
21º	842	Suárez, Domingo	Peugeot 404	5h 40m 41s
22º	928	"Ecan"	Peugeot 404	5h 41m 45s
23º	906	Nudelman, Saúl	Peugeot 404	5h 45m 17s
24º	838	Turturro, Angel	Peugeot 404	5h 46m 05s
25º	872	Callejón, Daniel	Peugeot 404	5h 46m 41s
26º	832	Miller, Eduardo	Peugeot 404	5h 47m 46s
27º	857	Evangelista, Humberto	Simca EMI - SUL 6M	5h 49m 26s
28º	932	"Paco Domínguez"	Peugeot 404	5h 49m 40s
29º	808	Lorenzutti, Carlos	Peugeot 404	5h 52m 16s
30º	930	Griguoli, César	Peugeot 404	5h 52m 46s
31º	814	Lacava, Arturo	Valiant III	5h 55m 28s
32º	834	Bruno, Alberto	Chevrolet Super	5h 57m 39s
33º	912	"Rendal-Aguirre"	Peugeot 404	6h 01m 54s
34º	830	Mujica, Martín M.	Peugeot 404	6h 02m 24s
35º	916	Huerta, Laureano	Valiant II	6h 06m 30s
36º	918	Sales, Arturo	Peugeot 404	6h 07m 29s
37º	836	Fiore, Miguel S.	Peugeot 404	6h 13m 46s
38º	858	Pugliese, Alberto	Chevrolet 400	6h 15m 20s
39º	885	Vázquez, Glauco A.	Studebaker Lark	6h 16m 25s
40º	866	Chaballán, Hoyhannes	Valiant III	6h 20m 30s
41º	920	"Bieleta-Galanti"	Peugeot 404	6h 22m 28s
42º	828	Bastida, Carlos	Peugeot 404	6h 45m 19s
43º	894	"Schumacher-Rahola"	Peugeot 404	6h 52m 42s
44º	820	"Fatiga"	Ford Falcon	6h 52m 46s
45º	810	"Los Corsas"	Peugeot 404	6h 53m 27s
46º	864	Villar, Ricardo	Peugeot 404	7h 14m 59s
47º	887	Fojo, Héctor M.	Simca EMI/SUL 6M	7h 26m 35s
48º	922	Nathan, Jungen M.	Peugeot 404	7h 40m 57s
49º	822	"Quique Villar"	Peugeot 404	7h 48m 56s

PROMEDIO DEL GANADOR: 157,965 km/h.

NO SELLARON: 812, René Bustamante; 824, Nelo Mastrángelo; 844, Ricardo Gastaldi; 847, Luis Romanzo; 854, Roberto Rodríguez; 909, Lauro Soares y 934, Carlos R. Silva. Este último coche que fuera inscripto erróneamente en la Clase C, por resolución de la Comisión Técnica posteriormente fue incluido en la D.

NO LARGARON: 908, Ernesto E. Urrutia.

ABANDONARON: 802, Ernesto Lozada; 839, Jaime Silva; 840, Raúl Rosales; 859, Syro Cayres; 860, Hugo Garibotti; 868, "Don Segundo Sombra"; 870, "Casanovas"; 876, Aníbal Bosch; 878, Miguel Padilla Galeano; 880, Raúl Harris; 890, Tirso Manzano; 892, Helio Papini; 896, Daniel Marino; 898, Marcelo Rondinone; 899, José López Martins; 902, José Capozzo; 904, "Fito Papini"; 914, Ernesto Santamarina; 926, "Yanda".

SUFRIERON RECARGOS: 880, Raúl H. Harris, 3m 39s; 896, Daniel Merino, 50m 902, José Capozzo, 3m 40s; 926, "Yanda", 16m 29s.





2da. ETAPA

Segunda etapa. Comenzamos a conocernos. Hasta ayer no sabíamos quién siguió de largo en la primera curva después de Pilar o quién se quedó pocos metros antes de la llegada en Carlos Paz. No sabemos los interminables nombres de los que abandonaron la aventura, pero comenzamos a saber los de aquéllos cuyo avance seguiremos ahora pueblo tras pueblo. Entre ellos, por ejemplo a "Bressano-Figueras" y "Los Corsas" habituales colaboradores aquí en nuestra redacción. Y los viejos amigos y muchos debutantes que nos harán decir dentro de tres etapas: "Mirá a este fulano que va octavo en la A, primera vez que aparece y todavía sigue en carrera". Quizá porque recordemos, por ejemplo, que Rogelio Scaramella, el mismo que terminaría esta segunda etapa con una hora de ventaja sobre el segundo, es el mismo que ganaba con la misma facilidad imperturbable, la primera vez que conocimos su nombre en la lista de inscriptos del Gran Premio, dos años atrás.

De Carlos Paz a Mina Clavero, pura montaña cordobesa, dura y sinuosa a través de la Pampa de Achala. Un automóvil contra la pared, atravesado, bloquea el camino y detrás de él se integra la caravana: cinco, seis, diez autos tratando de despejar el paso. Y esto se repite en la subida al Cóndor, en la bajada hacia Mina Clavero porque todavía los equipos largan todos mezclados: el Mustang después de los De Carlo, los veloces después de muchos lentos.

Claro que esto no es problema para Copello, quien habiendo largado detrás de "Lepro-Olmedo" se escapa solo, inaugurando el paisaje de las serranías a tal punto que cuando Reutemann y "Larry" que vienen peleando detrás de él, llegan al lugar donde el Renault se ha detenido, Copello ya está desarmando bajo el capot blanco. El Renault ha roto la bomba de agua y el consiguiente recalentamiento le dañó la tapa de cilindros; perderá más de una hora y media en la reparación. Pero seguirá, y eso es lo importante para quien entiende el espíritu del GP.

Lepro y Ballbé se dejan pasar cuidadosamente en la montaña porque luego tienen las largas rectas del polvoriento desierto puntano y muchos kilómetros de pavimento al final de la etapa para recuperar el tiempo perdido. Pero Sancha y Castro, Juchet y Migliore no pueden hacer este juego y pelean segundos lanzando sus Chevrolet y sus 404 alrededor de las enormes piedras redondas del camino a Mina Clavero. Y la Pampa de Achala queda sembrada de abandonos.

Reutemann llega primero a la neutralización de San Luis, seguido de "Larry" y Castro, pero en los tiempos está "Larry" primero, Reutemann 42 segundos después, luego Roque Namur, Rodríguez Canedo, Franco y Arana; los Fiat dominan cómodamente. En la categoría mayor Cabalén viene empujando fuerte, pero los "chiquitos" lo han demorado en la Pampa de Achala y no puede ser mejor que cuarto, detrás de Migliore, Juchet y Castro y casi 5 minutos delante del BMW de Ballbé.

Eliminado Copello en la B, el sobresaliente cordobés Gradassi le ha sacado más de dos minutos a Ruesch que viaja segundo y apenas más cerca llega tercero Julio César Castellani, otro especialista del GP y del Auto Union. Detrás aparece el SAAB de "Zagalo-Moreno" y diez minutos más tarde Tullio Riva (¡esto está lleno de cordobeses!).

Don Taruselli sigue viajando con todo y se atreve a sacarle 3 minutos de ventaja al "Intocable", claro que Scaramella no se va a inquietar por tres minutos más o menos. Quizá más importante para él sean los 5 minutos que lo separan de Ratto y su Sport Prinz, una peligrosa amenaza en el tercer puesto. Un año luz más tarde llegan Medina, "Pasetti-Berdini", Iglesias, Bornancini. 32 minutos y 31 segundos separan a Taruselli de Bornancini y esto será particularmente significativo cuando el campeón zonal cordobés, aparezca al final de la etapa en el tercer puesto de la clasificación general.

Y ahora la revancha de los veloces: 320 km —casi la mitad de la etapa— en una sola recta hasta San Juan, 320 km que permitirán a Cabalén imponerse en la etapa con casi 4 minutos de ventaja sobre el segundo y a Ballbé recuperar el primer puesto en el camino. Entre San Luis y San Juan, Cabalén ha descontado exactamente 4 minutos y 30 segundos a Castro, pero hay un hecho aún más sorprendente: si en San Luis, el BMW 1800 marchaba más de cuatro minutos detrás del Mustang, en San Juan, esa diferencia se ha acortado en 33 segundos. Aunque parezca mentira, Ballbé ha viajado sobre la llanura pavimentada más rápido que los 4,7 litros de cilindrada de Cabalén.

Juchet y Migliore abren la lista de 404, detrás de los dos autos importados entre los que se intercala el Chevrolet de Castro, una vez que Sancha quedara relegado en la neutralización de San Luis con problemas en su auto y problemas reglamentarios. En la general Ballbé conserva más de 12 minutos de ventaja sobre el Chevrolet, casi 18 minutos al Peugeot de Juchet y 31 minutos al Mustang, colocado quinto detrás de Migliore.

Reutemann sigue primero hasta que abandona sorpresivamente, dejando expedito el camino a "Larry" quién se impone en la etapa a Rodríguez Canedo con 2 minutos de ventaja; el tucumano Namur le pisa los talones y trae a su vez a Mayorga sobre los propios. Cinco minutos más tarde que el primero y en el quinto puesto llegan los uruguayos del Giulia GTA pero entre la llegada y el Parque Cerrado el motor preparado especialmente por Autodelta en Italia, dice basta. Davis Parvis vuelve a clasificar el mejor Peugeot 403, esta vez en el 17º lugar. Lepro mantiene un primer puesto en la general que ahora se ha convertido en nominal, tras inútiles minutos de ventaja sobre "Larry". Los siguen Mayorga, Namur, Marín, Cacopardo, Perrén, todos Fiat.

El veloz Renault-Berta le descuenta los dos minutos que Gradassi le llevaba en San Luis y le saca otros cinco. Claro que esto se debe también a un pequeño retraso de Gradassi, ya que antes de San Juan lo superan en la etapa el SAAB de "Zagalo-Moreno" (a cuatro minutos del Renault) y el Renault de Danilo Bonamici, de sorprendente performance —piloto y máquina— en este GP. Detrás de Gradassi entran Castellani, Riva, Peña, Lhomy.

En las largas rectas el NSU de Ratto descuenta con rapidez y llega a San Juan segundo de Scaramella a menos de un minuto y medio. Tercero llega Héctor Iglesias ¡27 minutos después! Evidentemente los dos primeros corren una carrera aparte. A distancias lógicas se clasifican detrás Juan de Dios González (De Carlo), Medina (De Carlo), Pasetti-Rodríguez (NSU SP). "Pécora" sigue sin alcanzar la altura de sus antecedentes (9º, detrás de Font-Irigaray), Núñez se clasifica 10º con el mejor Isard, Bornancini 11º y Taruselli paga el precio de haber desafiado a Scaramella con su definitivo abandono.

El regularista Ratto está ahora 2º, pero a 55 minutos y 30 segundos del "Intocable" en la general. Bornancini queda tercero 12 minutos después, luego Iglesias, Medina y los Isard de Núñez y Delgado.

La importancia de los abandonos es el determinante de esta segunda etapa. Aquí se quedaron, por ejemplo, los dos más pequeños: el Isetta de Corzo y el Isard 400 de Escofoni; los dos últimos Simca Emi-Sul de la representación brasileña que conducían el argentino Evangelista y el uruguayo Fojo; el único Borgward del fiel Lamela Díaz; el Mini-Cooper CORSA de Boschi; el único Falcon de los chaqueños "Fatiga". Entre los hombres de punta los abandonos más notables fueron los de Taruselli y Reutemann junto a la quedada final de Lepro, pero quedaron también entre los que estaban peleando o podían pelear "Klear", Gallo, el esquiador Cáneva, los sanjuaninos "Manzano-Pelelo", Luchetti con uno de los SAAB, Berghella corriendo el muletto de Pedelaborde, Alberini, Bonanno. Más abandonos que nos dicen algo: Pesce, quién amenazó traer algo gordo para el GP y terminó corriendo con un Fiat 1500 bajo el seudónimo de "Pampero"; Dora Bavio la única niña presente, el bugattista Di Berardino; Jobad, quién habiendo incendiado su Fiat en la largada el año pasado, este año alcanzó por lo menos hasta la segunda etapa; nuestro fantasma cordobés Enrique Zanini.

Nos vamos a Catamarca. Pero mejor nos vamos a dormir; el "estado de cansancio" ya nos alcanza y nos durará —a todos, sin dudarlo— otros ocho días de Gran Premio, de esta carrera que nos hace vibrar de ruido a fierros, de contacto humano y de paisaje, de vida.







CLASE A (hasta 700 cm³)

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo
1º	52	Scaramella, Rogelio	De Carlo Coupé	6h 53m 42s
2º	15	Ratto, Juan A.	NSU Sport Prinz	6h 54m 57s
3º	210	Iglesias, Héctor	De Carlo Coupé	7h 21m 48s
4º	90	González, Juan de Dios	De Carlo Coupé	7h 22m 08s
5º	54	Medina, Pedro A.	De Carlo Coupé	7h 25m 15s
6º	49	"Pasetti-Rodríguez"	NSU Sport Prinz	7h 37m 21s
7º	44	Piccolo, Horacio H.	De Carlo Coupé	7h 36m 59s
8º	196	Font, Gabriel	NSU Sport Prinz	7h 36m 18s
9º	114	"Pécora"	De Carlo Coupé	7h 38m 55s
10º	34	Núñez, Félix F.	Isard 700	7h 44m 40s
11º	74	Bornancini, Benjamín	De Carlo Coupé	7h 44m 47s
12º	32	Delgado, Aldo F.	Isard 700	7h 48m 48s
13º	20	Circovich, Nilio H.	De Carlo Coupé	7h 51m 25s
14º	180	"Espartaco"	De Carlo Coupé	7h 51m 25s
15º	30	Bravi, Enrique	De Carlo Coupé	7h 55m 41s
16º	202	"Sampol-Boetti"	Isard 700	7h 56m 13s
17º	174	Petrabissi, Ismael	Isard 700	7h 58m 44s
18º	166	Schneiter Plini, Rodolfo	De Carlo	8h 01m 08s
19º	102	Blanco, Joaquín A.	De Carlo	8h 08m 25s
20º	38	Moisés, Jorge A.	Isard 700	8h 04m 11s
21º	168	Pardo, Julio	De Carlo Coupé	8h 08m 10s
22º	116	"Bressano-Figueras"	Isard 700	8h 08m 28s
23º	164	Muñoz, Juan J.	De Carlo Coupé	8h 12m 29s
24º	16	Murphi, Néstor O.	De Carlo Coupé	8h 18m 51s
25º	158	"Perry Mason"	De Carlo Coupé	8h 19m 46s
26º	26	Mayr, Antonio J.	Isard 700	8h 20m 22s
27º	26	Díaz Escobar, José F.	Isard 700	8h 20m 19s
28º	208	Bellini, Franco	De Carlo	8h 22m 52s
29º	153	Repetto, Carlos A.	NSU Sport Prinz	8h 28m 48s
30º	106	Pelusso, Néstor J. C.	De Carlo Coupé	8h 41m 42s
31º	194	Delucchi, Alfredo	Isard 700	8h 51m 07s
32º	86	Rossi, Julio R.	De Carlo Coupé	8h 49m 42s
33º	204	"El Santo"	Isard 700	8h 53m 33s
34º	94	Teruelo, Oscar	Isard 700	8h 57m 02s
35º	138	"Novoa-Piñeiro"	De Carlo Coupé	9h 01m 10s
36º	22	Maggi, Jorge A.	De Carlo	9h 05m 02s
37º	92	Riviere, Alberto A.	De Carlo	9h 12m 50s
38º	148	Petrabissi, Abelardo	Isard 700	9h 24m 42s
39º	170	Borzone, Héctor	De Carlo Coupé	9h 24m 50s
40º	84	"Romano-Marraco"	NSU Sport Prinz	9h 35m 05s
41º	10	García, Plácido	Isard 700	9h 36m 34s
42º	68	Terrizano, Jorge	Citroën 2 CV	9h 49m 56s
43º	104	Dellegrazie, Jorge	Citroën 2 CV	9h 51m 00s
44º	200	Greco, Alfredo	De Carlo	10h 25m 59s
45º	76	Arrieta, Pilar M.	De Carlo	10h 31m 50s
46º	80	Ferrea, Carlos	De Carlo Coupé	10h 55m 54s
47º	188	Grigioni, Norberto	De Carlo Coupé	11h 32m 26s

PROMEDIO DEL VENCEDOR: 99,405 km/h.

ABANDONARON: 3, Rodolfo U. Otero; 5, Domingo M. Corzo; 6, Carlos J. Acotto; 35, Genaro O. Ventura; 48, Juan C. Blandini; 50, "Catalano-Herradon"; 60, Francisco Vázquez; 72, "Torres-Flores"; 78, Jorge O. Morganti; 82, José M. Nigrelli; 96, "T.I.N."; 108, "Klear"; 110, Humberto Wulfman; 118,"Botafogo"; 124, Miguel A. Escofoni; 128, Carlos S. Rodríguez; 136, Alberto Taruselli; 140, "Rodríguez-Messutti"; 141, Eduardo O. Molinari; 142, Juan S. Mollard; 150, "Danger"; 154, "Massey-Atencio"; 160, Juan C. Gallo; 176, Juan C. Iencenella; 184, Ernesto M. Solveyra; 186, Conrado C. Vittorioso; 196, Juan D. Yoverno; 212, Luis M. Giovo; 172, "Miguez-Lombardi".

SUFRIERON RECARGOS: 48, Juan C. Blandini, 48m; 50, "Catalano-Herradon", 15m; 52, Rogelio Scaramella, 9m; 72, "Torres-Florez", 3m; 104, Jorge A. Dellegrazie, 24m; 110, Humberto Wulfman, 21m; 124, Miguel A. Escofoni, 3m; 128, Carlos S. Rodríguez, 1h 6m; 140, "Rodríguez-Messuti", 30m; 148, Abelardo Petrabissi, 27m; 154, "Massey-Atencio", 12m; 166, Rodolfo Schneiter Plini, 12m; 184, Ernesto M. Solveyra, 45m; 188, Norberto J. Grigioni, 9m; 196, Juan D. Yoverno, 21m; 208, Franco Bellini, 6m.

CLASE B (más de 700 a 1.150 cm³)

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo
1º	436	Ruesch, Carlos	Renault 1093	6h 03m 10s
2º	333	"Zagalo-Moreno"	Saab 96 Sport	6h 07m 12s
3º	332	Bonamicci, Danilo	Renault 1093	6h 07m 41s
4º	312	Gradassi, Héctor L.	Auto Union 1000	6h 08m 02s
5º	368	Castellani, Julio C.	Auto Union	6h 09m 18s
6º	374	Riva, Tulio	Auto Union	6h 33m 01s
7º	434	Peña, Osvaldo	Renault 1093	6h 47m 44s
8º	370	Lhomy, Delfor N.	Auto Union 1000	6h 48m 08s
9º	419	Morás, Héctor	Renault R. 8 G.	6h 50m 48s
10º	337	Rodríguez, Oscar	Saab 96 Sport	6h 52m 50s
11º	328	Gonella, Dante E.	Auto Union 1000	6h 54m 31s
12º	318	Visintini, Rosmualdo	Auto Union	6h 55m 45s
13º	316	Tannure, Abel E.	Renault 1093	6h 56m 04s
14º	306	Bolognini, Julio	Auto Union 1000 S	7h 06m 43s
15º	421	"Grey Rock"	Austin Morris MC	7h 11m 30s
16º	412	Vallmitjana, Jorge	Auto Union 1000 S	7h 12m 25s
17º	338	Illa, Ricardo	Renault 1093	7h 14m 34s
18º	372	"Laredo"	Auto Union 1000 S	7h 17m 57s
19º	320	Pernas, José L.	Renault 1093	7h 19m 26s
20º	345	Vivo, Enrique	Saab 96 Sport	7h 20m 22s
21º	440	Varela, Neldo G.	Auto Union 1000	7h 29m 02s
22º	390	Defelippo, Félix A.	Renault 1093	7h 30m 19s
23º	414	Aracena, L. Roberto	Auto Union 1000 S	7h 36m 25s
24º	400	"El Lince Puntano"	Renault 1093	7h 40m 04s
25º	437	Bianchi, José M.	Lancia Appia	7h 55m 15s
26º	358	Calcagno, Dionisio R.	Auto Union 1000 S	7h 59m 42s
27º	382	Vallone, Nicolás	Renault 1093	8h 00m 05s
28º	422	Marcellino, Domingo	Renault 1093	8h 02m 57s
29º	418	Falchi, Juan R.	Renault Gordini	8h 03m 13s
30º	342	"Casco-García"	Renault Gordini	8h 32m 03s
31º		Zunino, Enrique	Auto Union 1000	8h 38m 54s
32º	356	Copello, Eduardo	Renault 1093	8h 43m 39s
33º	330	Antelo, Osvaldo	Renault 1093	9h 04m 58s

PROMEDIO DEL VENCEDOR: 113,237 km/h.

ABANDONARON: 340, Néstor Gordo; 346, Enrique Zanini; 348, Héctor Di Berardino; 352, César Cáneva; 366, Roberto D. Victoria; 376, Héctor J. Brané; 378, "Pereira-Valderrey"; 386, Jorge J. Sbeill; 388, César Gimeno; 392, Horacio O. Gastien; 398, "Manzano-Pelelo"; 408, Nicolás Arias Uriburu; 409, Horacio Luchetti; 410, Antonio Noves; 424, Edgardo E. Vivequin; 426, Dora M. Bavio; 326, Emilio O. Parisi; 438, Rodolfo A. Mariani.

SUFRIERON RECARGOS: 346, Enrique Zanini, 9m; 366, Roberto D. Victoria, 9m; 378, "Pereira-Valderrey", 9m; 388, César Gimeno, 15m; 392, Horacio O. Gastien, 1h; 408, Nicolás Arias Uriburu, 24m; 410, Antonio Noves, 12m; 426, Dora M. Bavio, 39m.

NO ENTRARON A PARQUE CERRADO: 411, Horacio Marconetti.

CLASE C (más de 1.150 a 1.600 cm³)

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo
1º	674	"Larry"	Fiat 1500	5h 44m 15s
2º	700	Rodríguez Canedo, Eduardo	Fiat 1500	5h 46m 20s
3º	522	Namur, Roque	Fiat 1500	5h 46m 59s
4º	604	Mayorga, Francisco	Fiat 1500	5h 47m 13s
5º	537	"Lepro-Olmedo"	Alfa Romeo G. GTA	5h 49m 31s
6º	652	Marín, Alfonso	Fiat 1500	5h 58m 43s
7º	738	Costilla, Héctor	Fiat 1500	6h 00m 19s
8º	702	Fernandino (h.), Esteban	Fiat 1500	6h 01m 56s
9º	702	Fernandino (h.), Ernesto	Fiat 1500	6h 02m 48s
10º	676	Perren, Néstor	Fiat 1500	6h 06m 45s
11º	558	Cacopardo, José	Di Tella 1500	6h 08m 45s
12º	554	Arnoldt, Daniel M.	Fiat 1500	6h 10m 05s
13º	644	Saccomano, Antonio	Fiat 1500	6h 10m 25s
14º	660	Paghelo, Roberto L.	Fiat 1500	6h 10m 55s
15º	696	Di Nezio, Angel E.	Fiat 1500	6h 10m 56s
16º	714	Ahumada, Jorge	Fiat 1500	6h 12m 27s
17º	614	Parvis, David L.	Peugeot 403	6h 13m 19s
18º	708	"Tito Mosquera"	Fiat 1500	6h 14m 44s
19º	534	"El Gitano"	Peugeot 403	6h 16m 21s
20º	718	Kesen, Selim	Fiat 1500	6h 18m 12s
21º	706	Coldwell, Oliver J.	Fiat 1500	6h 18m 24s
22º	733	Stessel, Juan	Volkswagen 1500	6h 19m 45s
23º	746	Concaro, Juan P.	Fiat 1500	6h 22m 19s
24º	704	Aguerre Reyes, José M.	Fiat 1500	6h 24m 10s
25º	632	Carranza, Ricardo	Fiat 1500	6h 24m 17s
26º	546	Ninona, Héctor	Fiat 1500	6h 26m 55s
27º	634	Sanson, Norberto G.	Fiat 1500	6h 27m 42s
28º	582	Estebanez, Marcelino	Fiat 1500	6h 27m 49s
29º	744	Dolera, Eduardo J.	Fiat 1500	6h 37m 41s
30º	584	Arango, Gonzalo	Fiat 1500	6h 38m 00s
31º	710	"Pepe Zanetta"	Fiat 1500	6h 39m 32s
32º	720	"Napoleón Solo"	Fiat 1500	6h 40m 36s
33º	610	Iribarne, Raúl H.	Peugeot 403	6h 43m 49s
34º	656	Baudrix, Diego	Fiat 1500	6h 44m 13s
35º	654	D'Apice, Rodolfo	Fiat 1500	6h 45m 13s
36º	698	Argain, José	Isard 1204	6h 46m 16s
37º	670	Estéfano, Nasif	Fiat 1500	6h 46m 47s
38º	596	Arana, Fernando	Fiat 1500	6h 47m14s
39º	594	Salvatierra, Raúl E.	Fiat 1500	6h 48m 10s
40º	668	Martín, Carlos J.	Fiat 1500	6h 48m 31s
41º	602	"Muleto"	Fiat 1500	6h 48m 46s
42º	510	Maneglia, Humberto	Fiat 1500	7h 09m 18s
43º	636	Pramori, Víctor	Fiat 1500	7h 13m 08s
44º	512	Iannizzotto, Benjamín	Fiat 1500	7h 18m 04s
45º	612	Riera, Diego L.	Isard 1204	7h 19m 00s
46º	705	Zapata, Ricardo U.	Peugeot 403	7h 21m 44s
47º	672	Introcaso, Alberto	Fiat 1500	7h 22m 52s
48º	570	Bonamico, Francisco S.	Fiat 1500	7h 24m 01s
49º	688	Dambolean, Jorge	Peugeot 403	7h 25m 50s
50º	528	Allegrina, Héctor	Fiat 1500	7h 34m 09s
51º	566	Moreno, Mario	Peugeot 403	7h 34m 51s
52º	724	Baudrix, Juan A.	Fiat 1500	7h 35m 33s
53º	569	"Clavito"	Volvo 1600	7h 37m 02s
54º	504	Franco, Mauricio	Fiat 1500	7h 54m 15s
55º	556	Cacace, Eduardo H.	Fiat 1500	7h 59m 55s
56º	658	Pascualini, Carlos	Fiat 1500	8h 02m 05s
57º	514	Trotta, Dante S.	Fiat 1500	8h 21m 08s
58º	576	Fernández, Héctor O.	Fiat 1500	8h 43m 32s
59º	560	Fourcade, Nelson A.	Fiat 1500	8h 45m 03s
60º	662	Sosa, Juan	Fiat 1500	8h 51m 31s

PROMEDIO DEL VENCEDOR: 119,459 km/h.

ABANDONARON: 532, Emilio Mesera; 542, Oscar M. Franco; 590, Leo Donzino; 598, "Bocho-Colloca"; 599, Roberto Lamela Díaz; 608, "Rabanaque-Nogueira"; 617, Edgardo Boschi; 628, Gerardo G. Soler; 630, Carlos Reutemann; 637, "Roby-Hills"; 648, Ildo E. Magarzo; 650, Julio C. Scarsini; 678, "Francioni-Diguero"; 680, Alfredo Berghella; 694, Eduardo D. Muchenik; 712, Angel M. Ramos; 740, Hugo Dante Alberini; 742, Hugo R. Zubiri; 508, Alberto Jobad; 600, "Pampero".

SUFRIERON RECARGOS: 504, Mauricio Franco, 36m; 528, Héctor Allegrina, 39m; 560, Nelson A. Fourcade, 24m; 569, "Clavito", 24m; 576, Héctor O. Fernández, 30m; 636, Víctor L. Pramori, 15m; 644, Antonio Saccomano, 6m; 650, Julio C. Scarsini, 3m; 670, Nasif Estéfano, 54m; 710, "Pepe-Zanetta", 33m; 724, Juan A. Baudrix, 51m; 733, Juan Stessel, 6m.

CLASE D (más de 1.600 cm³)

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo
1º	863	Cabalén, Oscar	Ford Mustang	5h 33m 45s
2º	826	Castro, Antonio	Chevrolet Super	5h 37m 25s
3º	835	Balbé, Carlos A.	BMW 1800 TI/SA	5h 37m 51s
4º	874	Juchet, Osvaldo R.	Peugeot 404	5h 39m 02s
5º	852	Migliore, José	Peugeot 404	5h 39m 30s
6º	888	Castañón, Norberto D.	Peugeot 404	5h 58m 40s
7º	862	Musteros, Carlos	Peugeot 404	6h 03m 49s
8º	856	Otamendi, Julio R.	Peugeot 404	6h 04m 29s
9º	924	Medici, Antonio	Chevrolet Super	6h 05m 03s
10º	819	Blaquier, Juan J.	Peugeot 404	6h 05m 09s
11º	842	Suárez, Domingo	Peugeot 404	6h 09m 36s
12º	832	Miller, Eduardo	Peugeot 404	6h 13m 48s
13º	918	Sales, Arturo J.	Peugeot 404	6h 14m 50s
14º	906	Nudelman, Saúl M.	Peugeot 404	6h 15m 37s
15º	930	Griguoli, César R.	Peugeot 404	6h 17m 05s
16º	834	Bruno, Alberto E.	Chevrolet Super	6h 22m 36s
17º	886	Nayen, Luis	Peugeot 404	6h 29m 05s
18º	830	Mujica, Martín M.	Peugeot 404	6h 32m 15s
19º	848	"El Puma"	Peugeot 404	6h 34m 15s
20º	846	Sancha, Pedro	Chevrolet Super	6h 37m 40s
21º	814	Lacava, Arturo	Valiant III	6h 42m 05s
22º	866	Chabalian, Horhanness	Valiant III	6h 47m 07s
23º	858	Pugliese, Alberto R.	Chevrolet 400	6h 48m 01s
24º	916	Huerta, Laureano A.	Valiant II	6h 48m 20s
25º	809	"Eduardo Brucen"	Volvo 122 S	6h 56m 36s
26º	810	"Los Corsas"	Peugeot 404	7h 01m 21s
27º	885	Vázquez, Glauco A.	Studebaker Lark	7h 03m 55s
28º	808	Lorenzutti, Carlos H.	Peugeot 404	7h 10m 53s
29º	912	"Rendal-Aguirre"	Peugeot 404	7h 18m 13s
30º	900	Boubée, Máximo	Peugeot 404	7h 19m 42s
31º	922	Nathan, Jurgen M.	Peugeot 404	7h 49m 34s
32º	920	"Bieleta-Galanti"	Peugeot 404	7h 53m 44s

PROMEDIO DEL VENCEDOR: 123,217 km/h.

NO ENTRARON A PARQUE CERRADO: 537, "Lepro-Olmedo".

ABANDONARON: 804, Ruben A. Miotti; 806, Osvaldo H. Alvarez; 820, "Fatiga"; 822, "Quique Villar"; 828, Carlos Bastida 836, Miguel S. Fiore; 838, Angel Turturro; 857, Humberto Evangelista; 864, Ricardo D. Villar; 872, Daniel Callejón; 882, José A. Grieco; 884, "Aulet-Paz"; 887, Héctor Marcial Fojo; 894, "Schumacher-Rahola" 910, Ricardo J. Bonanno; 928, "Ecan"; 932, "Paco Domínguez".

SUFRIERON RECARGOS: 820, "Fatiga", 1h; 920, "Bieleta-Galanti", 27m.



3ra. ETAPA

Teóricamente en Catamarca concluye la primera mitad de la Gran Carrera. Prácticamente, recién va a comenzar. Hasta Catamarca había llegado apenas la tercera parte de los inscriptos.

En este tercer tramo del Gran Premio, la categoría mayor perdió a dos de sus principales animadores: Carlos Ballbé con el BMW y Pedro Sancha con su inefable Chevrolet Super, quienes se quedaron al salirse de camino en los guadales entre La Rioja y Catamarca. Con esto se afirmó la marcha de Cabalén, ganador de la etapa sin perder el primer puesto.

Detrás de Cabalén figura el equipo Peugeot con sus dos únicos integrantes que tienen aparentes posibilidades de aspirar a un triunfo: Juchet y Migliore. Uno y otro llegaron casi juntos, sólo diferenciados por pocos segundos, por el color de la protección de los faros delanteros y de las marcas de sus cubiertas.

En cambio Otamendi se retrasó notablemente al agujerear un pistón, que fue cambiado en 50 minutos por el auxilio instalado en Los Palacios, cerca de Villa Unión. Como no tenían unidades especiales para competición, colocaron un pistón standard, pese a lo cual Otamendi llegó sin problemas. Máximo Boubée también se clasificó sin inconvenientes.

Castro y Medici mantienen bien colocados a los Chevrolet Super, por lo menos mejor colocados de lo que permitían suponer los cálculos previos. Antonio Castro llegó inmediatamente después de Cabalén, de Juchet y de Migliore, con su impecable unidad equipada con cuatro velocidades (homologadas para el modelo 1966, junto con el carburador de doble boca y la defensa del cárter, palanca al piso, preparación de Rubén Fangio). En la tercera etapa Castro cambió la bomba de nafta, se quedó sin combustible poco antes de La Rioja, pero llegó en condiciones de poder seguir sin reparar nada de importancia. Medici, por su parte, cambió dos gomas y llegó sin freno, como corresponde en estos casos. El polémico automóvil del tucumano no fue todavía destapado desde el Gran Premio del Noroeste. Los primeros Peugeot 404 particulares pertenecen a Castañón y a Musteros, quienes completaron la 3ª etapa a un tren razonable de 6000 rev/min sin ningún tipo de problemas, mientras que el modelo a inyección de Blaquier tuvo inconvenientes en la bomba, aparentemente causados por la instalación rápida del tanque de 100 litros que fue efectuada en San Juan. Los Valiant llegaron atrasados pero enteros.

"Larry" sigue ganando los Fiat de premio. También se adjudicó la 3ª etapa sin pasar de las 5000 rev/min. El automóvil es alto y no tiene dificultades con las piedras, aunque no es una maravilla de estabilidad en el ripio. Algunos inconvenientes con las pastillas de freno —que fueron repuestas en esta etapa— moderan su tren y en cierto modo le permiten confiar en no entusiasmarse demasiado como en 1965.

El marplatense Alfonso Marín, en su tercer Gran Premio, está inmejorablemente ubicado en base a su trabajo regular que le rinde notables beneficios. Eduardo Rodríguez Canedo recupera poco a poco las posiciones perdidas en las dos primeras etapas. En esta tercera sólo cambió una goma y perdió el chapón que protege el cárter. Daniel Arnold, el piloto de Carlos Paz, Fiat Corella, de la peña La Piña, de Parabrisas CORSA y de Carlos Boscacci, sigue trepando en la lista de clasificación y excepto la rotura del parabrisas y de una cubierta, no flaqueó en toda la etapa. Sin embargo, Arnold se requemó cuando confundió el ruido que hacía una punta de la cinta adhesiva que sostenía el parabrisas, con el zumbido característico del diferencial roto. Roque Namur se mantiene cuarto a pesar de haber volcado en un zigzag cercano al límite entre La Rioja y Catamarca.

El regularista Stessel afirma con su acento alemán que el Volkswagen 1500 no camina más de 155 km/h, pero que las buenas cualidades montañeras del auto y una infatigable seguridad lo hacen muy apto para un Gran Premio. Al poco rato llegó Mayorga, cuyo auto careció de freno desde pocos km después de la largada, perdiendo además el caño de escape. Le tocó también levantar a su compañero de equipo Nasif Estéfano. Un golpe fuerte se dio Cacopardo, aunque llegó al Parque Cerrado; por supuesto en condiciones no muy buenas.

El equipo Sergi no anda de parabienes pues Saccomano y Galluzzi llegaron bastante retrasados.

Ruesch y Bonamici viajaron todo el día juntos con diferencias de segundos entre sí y aunque los Renault de Berta asombran a todo el mundo porque viajan a 7000 vueltas, Ruesch tuvo problemas con la caja que se le engranó debiendo subir la cuesta de Miranda en directa con esporádicas segundas, en tanto Copello tuvo que detenerse a cambiar tapa de cilindros, pues tenía la de alta compresión exclusiva para circuitos. En consecuencia, Bonamici con menos velocidad, se mantuvo siempre a la cola de Ruesch llegando en la misma forma al Parque Cerrado.

Los Auto Union de Gradassi y Castellani defendieron en la 3ª etapa los prestigios de la marca. Gradassi no anduvo muy fuerte; casi nunca a más de 150, y Castellani con problemas de gomas (otro más) además de problemas en el selector de velocidades. El SAAB de Enrique Vivo realizó en cambio su primera etapa sin problemas molestos.

Si no pasan cosas misteriosas, Rogelio Scaramella ganará su tercer Gran Premio consecutivo. Favorecido por el abandono de Taruselli en la 2ª etapa como fruto del estilo de andar fuerte y sin planes; por la piña de Ratto poco después del río Miranda, por la deserción de Bornancini, que llegó a remolque a Catamarca, el veloz De Carlo de Bragado tiene todas las puertas abiertas hacia la gloria. "Pécora" fue segundo a 18 minutos y escaló también a segundo en la general y la distancia entre primero y segundo subió a casi dos horas.



No hubo problemas para "el Oscar de los Automóviles" y su Mustang en la tercera etapa. Ya está a escasos minutos del primer puesto en la general.

X GRAN PREMIO INTERNACIONAL DE TURISMO

Automóvil Club Argentino - 23/X/66

TERCERA ETAPA SAN JUAN - CATAMARCA - 724,9 km

CLASIFICACION

CLASE A (hasta 700 cm³)

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo
1º	52	Scaramella, Rogelio	De Carlo Coupé	7h00m53s
2º	114	"Pécora"	De Carlo Coupé	7h18m38s
3º	210	Iglesias, Héctor	De Carlo Coupé	7h49m02s
4º	44	Piccolo, Horacio Héctor	De Carlo Coupé	7h50m47s
5º	34	Núñez, Félix	Isard 700	7h51m20s
6º	54	Medina, Pedro Agustín	De Carlo Coupé	8h02m45s
7º	38	Moisés, Jorge Abraham	Isard 700	8h04m56s
8º	138	"Novoa-Piñeiro"	De Carlo Coupé	8h06m28s
9º	32	Delgado, Aldo Fernando	Isard 700	8h14m15s
10º	202	"Sampol-Boetti"	Isard 700	8h21m12s
11º	86	Rossi, Julio Rolando	De Carlo Coupé	8h32m12s
12º	166	Schneiter Plini, Rodolfo	De Carlo	8h32m15s
13º	102	Blanco, Joaquín A.	De Carlo	8h33m58s
14º	90	González, Juan de Dios	De Carlo Coupé	8h36m55s
15º	22	Maggi, Jorge Alberto	De Carlo	8h39m15s
16º	80	Ferrea, Carlos	De Carlo Coupé	8h48m45s
17º	180	"Espartaco"	De Carlo Coupé	8h52m05s
18º	49	"Pasetti-Rodríguez"	NSU Sport Prinz	8h54m42s
19º	10	García, Plácido N.	Isard 700	8h58m05s
20º	30	Bravi, Enrique	De Carlo Coupé	8h59m21s
21º	168	Pardo, Julio	De Carlo Coupé	9h01m39s
22º	92	Rivière, Alberto Ricardo	De Carlo	9h14m55s
23º	26	Díaz Escobar, José F.	Isard 700	9h27m21s
24º	15	Ratto, Juan Angel	NSU Sport Prinz	9h38m24s
25º	204	"El Santo"	Isard 700	9h41m07s
26º	104	Dellegrazie, Jorge Alberto	Citroën 2 CV	9h45m32s
27º	94	Teruelo, Oscar	Isard 700	10h06m40s
28º	68	Terrizzano, Jorge A.	Citroën 2 CV	10h36m50s
29º	158	"Perry Mason"	De Carlo Coupé	12h02m25s

PROMEDIO DEL GANADOR: 103,339 km/h.

NO LARGARON: 16, Néstor O. Murphi; 84, "Romano-Marroco"; 148, Abelardo Petrabissi; 174, Ismael Petrabissi; 200, Alfredo Greco.

ABANDONARON: 20, Nilio Circovich; 28, Antonio J. Mayr; 74, Benjamín Bornancini; 76, Pilar M. Arrieta; 106, Néstor J. C. Peluso; 116, "Bressano-Figueras"; 153, Carlos A. Repetto; 164, Juan J. Muñoz; 170, Héctor Borzone; 174, Ismael Petrabissi; 188, Norberto J. Grigioni; 194, Alfredo Delucchi; 98, Gabriel Font; 208, Franco Belliti.

CLASE B (de 701 a 1150 cm³)

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo
1º	332	Bonamici, Danilo	Renault 1093	6h24m47s
2º	436	Ruesch, Carlos	Renault 1093	6h25m10s
3º	368	Castellani, Julio César	Auto Union	6h27m02s
4º	312	Gradassi, Héctor Luis	Auto Union 1000 S	6h28m03s
5º	345	Vivo, Enrique	SAAB 96 Sport	6h32m58s
6º	330	Antelo, Osvaldo	Renault 1093	6h50m10s
7º	318	Visintini, Rosmualdo	Auto Union	6h57m10s
8º	434	Peña, Osvaldo	Renault 1093	7h05m26s
9º	419	Morás, Héctor	Renault R-8 G	7h19m57s
10º	437	Bianchi, José María	Lancia Appia III	7h20m18s
11º	358	Calcagno, Dovidio	Auto Union 1000 S	7h25m50s
12º	374	Riva, Tullio	Auto Union	7h28m05s
13º	440	Varela, Neldo Gregorio	Auto Union 1000 S	7h31m45s
14º	306	Bolognini, Julio	Auto Union 1000 S	7h38m14s
15º	316	Tannure, Abel Enrique	Renault 1093	7h41m10s
16º	421	"Grey Rock"	Austin Cooper S	7h43m06s
17º	320	Pernas, José Luis	Renault 1093	7h43m44s
18º	418	Falchi, Juan Raimundo	Renault Gordini	7h47m36s
19º	390	Defelippo, Félix Alfredo	Renault 1093	7h54m41s
20º	400	"El Lince Puntano"	Renault 1093	7h58m10s
21º	370	Lhomy, Delfor Néstor	Auto Union 1000 S	7h58m37s
22º	337	Rodríguez, Oscar	SAAB 96 Sport	8h16m50s
23º	338	Illa, Ricardo	Renault 1093	8h23m25s
24º	422	Marcellino, Domingo	Renault 1093	8h44m20s
25º	356	Copello, Eduardo	Renault 1093	8h46m40s
26º	406	Zunino, Enrique S. L.	Auto Union 1000 S	9h25m16s

372, "Laredo"; 382, Nicolás Alberto Vallone; 412, Jorge Valmitjana; 414, Roberto Aracena Larrain.

ABANDONARON: 328, Dante E. Gonella; 333, "Zagalo-Moreno"; 342, "Casco-García";

PROMEDIO DEL GANADOR: 113,035 km/h.

CLASE "C" (1.151 a 1.600 cm³)

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo
1º	674	"Larry"	Fiat 1500 C	5h49m54s
2º	652	Marín, Alfonso	Fiat 1500 C	6h01m22s

3º	510	Maneglia, Humberto	Fiat 1500	6h06m10s
4º	700	Rodríguez Canedo, Eduardo	Fiat 1500	6h08m06s
5º	702	Fernandino, Esteban (hijo)	Fiat 1500	6h21m22s
6º	554	Arnoldt, Daniel M.	Fiat 1500 C	6h23m54s
7º	730	Galluzzi, Miguel Angel	Fiat 1500 C	6h24m58s
8º	522	Namur, Roque	Fiat 1500	6h25m40s
9º	546	Ninona, Héctor	Fiat 1500 C	6h26m40s
10º	654	D'Apice, Rodolfo	Fiat 1500	6h26m15s
11º	660	Di Nezio, Angel Esteban	Fiat 1500	6h32m21s
12º	733	Stessel, Juan	Volkswagen 1500 S	6h32m51s
13º	704	Aguerre Reyes, José María	Fiat 1500	6h33m17s
14º	570	Bonamico, Francisco S.	Fiat 1500	6h33m50s
15º	718	Kesen, Selim	Fiat 1500	6h35m32s
16º	614	Parvis, David J.	Peugeot 403	6h35m46s
17º	504	Franco, Mauricio	Fiat 1500	6h37m13s
18º	696	Pachelo, Roberto Luis	Fiat 1500	6h40m34s
19º	738	Costilla, Héctor Carlos	Fiat 1500 C	6h41m04s
20º	656	Baudrix, Diego	Fiat 1500 C	6h44m16s
21º	714	Ahumada, Jorge	Fiat 1500 C	6h45m49s
22º	534	"El Gitano"	Peugeot 403	6h46m10s
23º	582	Estebánez, Marcelino N.	Fiat 1500 C	6h47m47s
24º	610	Iribarne, Raúl Héctor	Peugeot 403	6h47m52s
25º	746	Concaro, Juan Pablo	Fiat 1500 C	6h50m43s
26º	632	Carranza, Ricardo	Fiat 1500 C	6h50m47s
27º	724	Baudrix, Juan A.	Fiat 1500 C	6h50m57s
28º	604	Mayorga, Francisco	Fiat 1500	6h53m39s
29º	594	Salvatierra, Raúl Elcides	Fiat 1500 C	6h59m25s
30º	688	Dambolena, Jorge Omar	Peugeot 403	7h01m41s
31º	744	Dolera, Eduardo José	Fiat 1500	7h02m15s
32º	602	"Muleto"	Fiat 1500	7h02m30s
33º	558	Cacopardo, Jorge Mario	Fiat 1500	7h02m45s
34º	584	Araujo, Gonzalo	Fiat 1500	7h04m27s
35º	644	Saccomano, Antonio	Fiat 1500 C	7h06m10s
36º	576	Fernández, Héctor Osvaldo	Fiat 1500	7h07m16s
37º	560	Alvarez Fourcade, Nelson	Fiat 1500	7h15m18s
38º	676	Perren, Néstor	Fiat 1500	7h20m15s
39º	636	Pramori, Víctor Luis	Fiat 1500	7h24m10s
40º	612	Riera, Diego Luis	Isard 1204 TS	7h30m15s
41º	569	"Clavito"	Volvo 1600	7h33m05s
42º	706	Coldwell, Oliver James	Fiat 1500	7h35m35s
43º	668	Martín, Carlos Jorge	Fiat 1500 C	7h43m27s
44º	634	Sansón, Norberto Guillermo	Fiat 1500 C	7h50m05s
45º	658	Pascualini, Carlos	Fiat 1500	8h36m34s
46º	556	Cacace, Eduardo Héctor	Fiat 1500 C	8h43m00s
47º	512	Iannizzotto, Benjamín	Fiat 1500	8h47m30s
48º	672	Introcaso, Alberto Hugo	Fiat 1500	9h10m40s

PROMEDIO DEL GANADOR: 124,304 km/h.

NO LARGARON: 528, Héctor Allegrina; 537, "Lepro-Olmedo"; 566, Mario Moreno; 662, Juan R. Sosa.

ABANDONARON: 514, Dante S. Trotta; 596, Fernando Arana; 670, Nasif Estéfano; 698, José Argain; 705, Ricardo Zapata; 708, "Tito Mosquera"; 710, "Pepe Zanetta"; 720, "Napoleón Solo".

CLASE D (más de 1.600 cm³)

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo
1º	863	Cabalén, Oscar	Ford Mustang 64	5h34m51s
2º	874	Juchet, Osvaldo Rolf	Peugeot 404	5h39m18s
3º	852	Migliore, José	Peugeot 404	5h41m12s
4º	888	Castañón, Norberto D.	Peugeot 404	5h58m46s
5º	924	Medici, Antonio	Chevrolet Super 66	5h59m34s
6º	826	Castro, Antonio	Chevrolet Super 66	6h02m02s
7º	862	Musteros, Carlos	Peugeot 404	6h16m40s
8º	842	Suárez, Domingo	Peugeot 404	6h25m16s
9º	848	"El Puma"	Peugeot 404	6h33m16s
10º	918	Sales, Arturo José	Peugeot 404	6h35m18s
11º	900	Boubée, Máximo	Peugeot 404	6h39m44s
12º	930	Griguoli, César René	Peugeot 404	6h43m48s
13º	819	Blaquier, Juan José	Peugeot 404	6h43m55s
14º	912	"Rendal-Aguirre"	Peugeot 404	6h51m02s
15º	906	Nudelman, Saúl Mario	Peugeot 404	6h52m41s
16º	866	Chabalian, Hovhanness	Valiant III	6h53m23s
17º	916	Huerta, Laureano Alberto	Valiant II	6h55m47s
18º	830	Mujica, Martín Mario	Peugeot 404	6h58m03s
19º	922	Mathan, Jurgen	Peugeot 404	7h05m37s
20º	810	"Los Corsas"	Peugeot 404	7h07m16s
21º	814	Lacava, Arturo Roque	Valiant III	7h20m57s
22º	858	Pugliese, Alberto Roque	Chevrolet 400	7h29m20s
23º	920	"Bieleta-Galanti"	Peugeot 404	7h31m38s
24º	856	Otamendi, Julio R.	Peugeot 404	7h37m42s
25º	885	Vázquez, Glauco Aldo	Studebaker Lark	7h37m45s
26º	832	Miller, Eduardo	Peugeot 404	7h49m33s

PROMEDIO DEL GANADOR: 129,891 km/h.

ABANDONARON: 808, Carlos H. Lorenzutti; 809, "Eduardo Brucen"; 834, Alberto Bruno; 835, Carlos Balbé; 846, Pedro Sancha; 886, Luis Nayem.

X GRAN PREMIO INTERNACIONAL DE TURISMO

CLASIFICACION GENERAL PILAR-CATAMARCA - 2190,3 km

CLASE A (hasta 700 cm³)

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo
1º	52	Scaramella, Rogelio	De Carlo Coupé	20h18m33s
2º	114	"Pécora"	De Carlo Coupé	22h13m39s
3º	210	Iglesias, Héctor	De Carlo Coupé	22h21m55s
4º	34	Núñez, Félix F.	Isard 700	22h27m49s
5º	54	Medina, Pedro Agustín	De Carlo Coupé	22h36m55s
6º	32	Delgado, Aldo Fernando	Isard 700	22h51m14s
7º	44	Piccolo, Horacio Héctor	De Carlo Coupé	22h51m53s
8º	90	González, Juan de Dios	De Carlo Coupé	23h14m23s
9º	49	"Pasetti-Rodríguez"	NSU Sport Prinz	23h41m00s
10º	180	"Espartaco"	De Carlo Coupé	23h42m28s
11º	38	Moisés, Jorge Abraham	Isard 700	23h43m07s
12º	15	Ratto, Juan Angel	NSU Sport Prinz	23h51m39s
13º	202	"Sampol-Boetti"	Isard 700	24h17m39s
14º	102	Blanco, Joaquín A.	De Carlo	24h29m39s
15º	168	Pardo, Julio	De Carlo Coupé	24h31m41s
16º	86	Rossi, Julio Rolando	De Carlo Coupé	24h51m03s
17º	138	"Novoa-Piñeyro"	De Carlo Coupé	25h02m54s
18º	166	Schneiter Pini, Rodolfo	De Carlo	25h10m40s
19º	22	Maggi, Jorge Alberto	De Carlo	25h32m 22s
20º	26	Díaz Escobar, José F.	Isard 700	25h55m09s
21º	30	Bravi, Enrique	De Carlo Coupé	26h08m08s
22º	92	Rivière, Alberto Ricardo	De Carlo	26h31m09s
23º	80	Ferrea, Carlos	De Carlo Coupé	27h06m24s
24º	204	"El Santo"	Isard 700	27h17m03s
25º	158	"Perry Mason"	De Carlo Coupé	27h52m21s
26º	10	García, Plácido N.	Isard 700	27h57m11s
27º	94	Teruelo, Oscar	Isard 700	28h26m27s
28º	104	Dellegrazie, Jorge Alberto	Citroën 2 CV	29h29m 23s
29º	68	Ternizzano, Jorge A.	Citroën 2 CV	30h01m10s

Una carrera regular, sin riesgos y sin tropiezos hizo Juchet.



PROMEDIO DEL PRIMERO: 107,847 km/h.

CLASE B (de 701 a 1.150 cm³)

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo
1º	436	Ruesch, Carlos	Renault 1093	18h11m49s
2º	332	Bonamici, Danilo	Renault 1093	18h17m57s
3º	312	Gradassi, Héctor Luis	Auto Union 1000 S	18h33m30s
4º	368	Castellani, Julio César	Auto Union	18h35m49s
5º	434	Peña, Osvaldo	Renault 1093	19h51m28s
6º	374	Riva, Tullio	Auto Union	19h51m37s
7º	318	Visintini, Rosmualdo	Auto Union	19h55m25s
8º	419	Morás, Héctor	Renault R-8 G	20h20m53s
9º	316	Tannure, Abel Enrique	Renault 1093	20h59m14s
10º	437	Bianchi, José María	Lancia Appia III	21h12m01s
11º	421	"Grey Rock"	Austin-Cooper S	21h16m22s
12º	370	Lhomy, Delfor Néstor	Auto Union 1000 S	21h20m38s
13º	345	Vivo, Enrique	SAAB 96 Sport	21h26m24s
14º	358	Calcagno, Dovidio Roberto	Auto Union 1000 S	21h53m36s
15º	330	Antelo, Osvaldo	Renault 1093	21h59m56s
16º	306	Bolognini, Julio	Auto Union 1000 S	22h03m20s
17º	390	Defelippo, Félix Alfredo	Renault 1093	22h03m35s
18º	400	"El Lince Puntano"	Renault 1093	22h13m35s
19º	320	Pernas, José Luis	Renault 1093	22h17m11s
20º	338	Illa, Ricardo	Renault 1093	22h 22m12s
21º	440	Varela, Neldo Gregorio	Auto Union 1000 S	22h28m18s
22º	337	Rodríguez, Oscar	SAAB 96 Sport	22h45m57s
23º	418	Falchi, Juan Raimundo	Renault Gordini	22h53m14s
24º	356	Copello, Eduardo	Renault 1093	23h04m29s
25º	422	Marcellino, Domingo	Renault 1093	23h40m44s
26º	406	Zunino, Enrique S. L.	Auto Union 1000 S	25h22m35s

PROMEDIO DEL PRIMERO: 120,366 km/h.

CLASE C (de 1.151 a 1.600 cm³)

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo
1:	674	"Larry"	Fiat 1500 C	16h49m17s
2º	652	Marín, Alfonso	Fiat 1500 C	17h36m58s
3º	522	Namur, Roque	Fiat 1500	17h45m56s
4º	700	Rodríguez Canedo, Eduardo	Fiat 1500	17h50m40s
5º	702	Fernandino, Esteban (hijo)	Fiat 1500	18h05m20s
6º	604	Mayorga, Francisco	Fiat 1500	18h05m50s
7º	554	Arnoldt, Daniel Marcelino	Fiat 1500 C	18h05m50s
8º	614	Parvis, David Jorge	Peugeot 403	18h26m17s
9º	660	Di Nezio, Angel Esteban	Fiat 1500	18h28m47s
10º	546	Ninona, Héctor	Fiat 1500 C	18h35m39s
11º	738	Costilla, Héctor Carlos	Fiat 1500 C	18h42m29s
12º	696	Pachelo, Roberto Luis	Fiat 1500	18h43m27s
13º	558	Cacopardo, Jorge Mario	Fiat 1500	18h43m49s
14º	510	Maneglia, Humberto	Fiat 1500	18h44m38s
15º	534	"El Gitano"	Peugeot 403	18h46m11s
16º	733	Stessel, Juan	Volkswagen 1500	18h47m46s
17º	644	Saccomano, Antonio	Fiat 1500 C	18h48m02s
18º	654	D'Apice, Rodolfo	Fiat 1500	18h49m15s
19º	718	Kesen, Selim	Fiat 1500	18h53m56s
20º	704	Aguerre Reyes, José María	Fiat 1500	18h56m47s
21º	676	Perren, Néstor	Fiat 1100	19h01m56s
22º	714	Ahumada, Jorge	Fiat 1500 C	19h10m51s
23º	656	Baudrix, Diego	Fiat 1500 C	19h12m13s
24º	746	Concaro, Juan Pablo	Fiat 1500 C	19h32m59s
25º	582	Estebánez, Marcelino N.	Fiat 1500 C	19h34m18s
26º	730	Galluzzi, Miguel Angel	Fiat 1500 C	19h41m47s
27º	744	Dolera, Eduardo José	Fiat 1500	19h46m36s
23º	632	Carranza, Ricardo	Fiat 1500 C	19h56m41s
24º	706	Coldwell, Oliver James	Fiat 1500	19h57m27s
30º	610	Iribarne, Ral Héctor	Peugeot 403	19h57m52s
31º	584	Araujo, Gonzalo	Fiat 1500	19h59m00s
31º	594	Salvatierra, Raúl Elcides	Fiat 1500 C	20h01m20s
33º	570	Bonamico, Francisco S.	Fiat 1500	20h11m39s
34º	634º	Sansón, Roberto Guillermo	Fiat 1500 C	20h26m58s
35º	504	Franco, Mauricio	Fiat 1500	20h33m58s
36º	668	Martín, Carlos Jorge	Fiat 1500 C	20h34m19s
37º	688	Bambolena, Jorge Omar	Peugeot 40	20h44m23s
38º	612	Riera, Diego Luis	Isard 1204 TS	20h56m30s
39º	602	"Muleto"	Fiat 1500	21h03m11s
40º	724	Baudrix, Juan A.	Fiat 1500 C	21h13m33s
41º	560	Alvarez Fourcade, Nelson	Fiat 1500	21h46m08s
42º	636	Pramori, Héctor Luis	Fiat 1500	21h50m14s
43º	569	"Clavito"	olvo 1600	22h00m56s
44º	576	Fernández, Héctor Osvaldo	Fiat 1500	22h53m28s
45º	512	Ianizzotto, Benjamín	Fiat 1500	23h06m08s
46º	672	Introcaso, Alberto Hugo	Fiat 1500	23h08m51s
47º	556	Cacace, Eduardo Héctor	Fiat 1500 C	23h12m47s
48º	658	Pascualini, Carlos	Fiat 1500	24h36m40s

PROMEDIO DEL PRIMERO: 130,209 km/h.

CLASE D (más de 1.600 cm³)

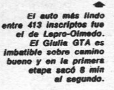
Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo
1º	874	Juchet, Osvaldo Rolf	Peugeot 404	16h31m10s
2º	852	Migliore, José	Peugeot 404	16h34m37s
3º	863	Cabalén, Oscar	Ford Mustang 64	16h40m34s
4º	826	Castro, Antonio	Chevrolet Super 66	16h48m13s
5º	888	Castañón, Norberto Daniel	Peugeot 404	17h19m23s
6º	924	Médici, Antonio	Chevrolet Super 66	17h26m01s
7º	862	Musteros, Carlos	Peugeot 404	17h51m02s
8º	842	Suárez, Domingo	Peugeot 404	18h15m33s
9º	819	Blaquier, Juan José	Peugeot 404	18h27m23s
10º	848	"El Puma"	Peugeot 404	18h38m06s
11º	906	Nudelman, Saúl Mario	Peugeot 404	18h53m35s
12º	930	Griguoli, César René	Peugeot 404	18h53m39s
13º	918	Sales, Arturo José	Peugeot 404	18h57m37s
14º	856	Otamendi, Julio R.	Peugeot 404	19h04m09s
15º	830	Mujica, Marcos Martín	Peugeot 404	19h32m42s
16º	900	Boubée, Máximo	Peugeot 404	19h33m59s
17º	916	Huerta, Laureano Alberto	Valiant II	19h50m37s
18º	832	Miller, Eduardo	Peugeot 404	19h51m07s
19º	814	Lacava, Arturo	Valiant III	19h58m30s
20º	866	Chabalián, Hovhanness	Valiant III	20h01m00s
21º	912	"Rendal-Aguirre"	Peugeot 404	20h11m09s
22º	858	Pugliese, Alberto	Chevrolet 400	20h32m41s
23º	885	Vázquez, Glauco A.	Studebaker Lark	20h58m05s
24º	810	"Los Corsas"	Peugeot 404	21h02m04s
25º	920	"Bieleta-Galanti"	Peugeot 404	21h47m50s
26º	922	Nathan, Jungen M.	Peugeot 404	22h36m08s

PROMEDIO DEL PRIMERO: 132.589 km/h.

PERDIGONES GRAFICOS



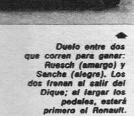




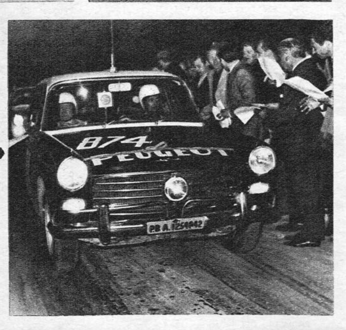
El auto más lindo entre 413 inscriptos fue el de Lapro-Olmedo. El Giulia GTA es imbatible sobre camino bueno y en la primera etapa sacó 8 min al segundo.



¿Discutir a Scaramella? En cualquier parte menos en un GP. Para esta carrera parece tener la fórmula exacta. Buena conducción, automóvil impecable.

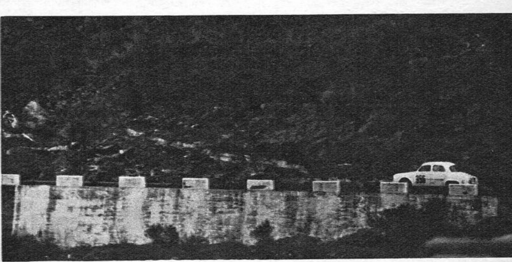


Duelo entre dos que corren para ganar: Ruesch (amargo) y Sancho (alegre). Los dos frenan al salir del Dique; al largar los pedales, estará primero el Renault.

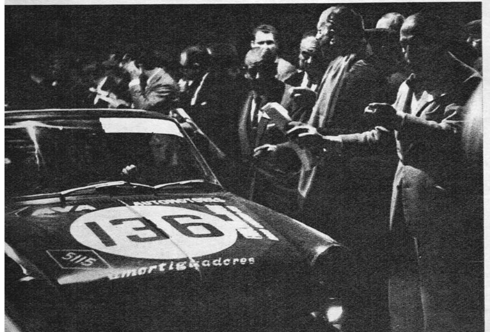


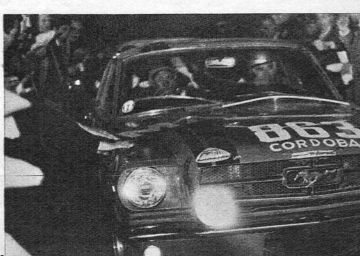
El platense Juchet realizó una sólida performance en las dos primeras etapas: cuarto en ambas y en ambas el mejor 404.

Alberto Tarucelli parte hacia un triunfo resonante en la primera etapa. La ganó por casi un minuto y medio al "intocable" Scaramella.



A falta de Perkins, buenos son Copellos. En el resto del mundo no pueden creer la performance de los Renault argentinos. Cuando "Larry" pasó por Mina Clavero ganando la segunda, Copello ya estaba allí desarmando.





Larga en Pilar el coche más veloz del GP: el Mustang de Cabalén. Algunos problemas lo relegaron en la primera etapa, pero una hora de demora no es demasiado para el 863.

¡AL GRAN PREMIO ARGENTINO SALUD!



Sí, lo vivimos como una escena de Fellini. Con vida, luz, color y espíritu propios. Y vibramos, porque tanto Federico como los tornillos de paso fino nos llegan... yo traía elementos para el juicio desde lugares famosos, desde sitios que para muchos entran ya en el terreno de La Fontaine, y esto me pareció tan distinto, tan intenso, tan maravillosamente argentino.

"¡No somos nada, ¿eh, flaco?, de comer caviar en París pasaste al sandwich de chorizo en Pilar...!" No sabían que yo gozaba esa noche del enorme pan y ese chorizo de perro, más que cualquier manjar refinado con 2.000 ó 3.000 años de perfeccionamiento en sus espaldas...

Hubiera querido preguntar en qué lugar habían colgado el cartel que decía: "No hay lugar para las pequeñeces": era todo puro, el que nos paraba para comentarnos que no tenía nada que hacer con el 1.500 "standard", que largaba porque "usted sabe", pero que no esperaba nada. Hubiéramos querido contestarle: Entonces, ¿para qué larga?, pero ese no era el asunto; además, el "usted sabe" se quedaría también sin su presupuesta afirmación. Como los peores pintando en la carretera con cal los números para la ubicación de los coches antes de la largada, números que lógicamente cinco minutos después estaban borrados por las ruedas de mil coches que pasaban por encima de donde no debían pasar, en un lugar clausurado en el que no debían estar.

Instalamos nuestro igloo frente a los lugares asignados a los coches de la categoría A, poco después de medianoche. El beeme que recibiría la primer bajada de bandera tenía su ubicación a unos cuatrocientos metros de la sede del Automóvil Club Argentino; el último de la categoría D estaba ¡un kilómetro y medio más lejos! Los coches estaban aún buscando su lugar cuando nos largamos a recorrer la larga fila. Las manos en los bolsillos para intentar evitar la gangrena por congelamiento, cinco cafés adentro luchando por darnos la caloría que nos faltó, y una noche oscura y ajena. La luna menguante cayendo sobre el horizonte delante de los coches, acentuaba la fuerza del escenario. No mistificamos la improvisación, ni la repudiamos, simplemente la aceptamos. Y allí estaba en toda su gran expresión. Pero como además somos argentinos, el Gran Premio sale bien y cada año la misma desorganización y cada año mejor. Nos acercamos a los coches, los tocamos, metimos la cabeza adentro, descubrí que conseguir muchas y modestitas. con más prolijidad que muchos de los monstruos diseñados por las casas para el Campeonato Mundial de Marcas, pegamos carteles de Corsa. Ahora hay que ponerse cerca para poder leer los minúsculos carteles de propaganda de cada noche. Cada año es más numerosa y chiquita. La explicación tiene su lógica: Conseguir una firma grande es difícil, entonces hay que conseguir muchas y modestitas, Agreguémosle a esto el hecho de que al *"crédito del barrio"* la muchachada le pide que varee el nombre de la pizzería de la esquina o del kiosquito de cigarrillos de la estación, a veces hasta por mil o dos mil pesos, a veces por nada. Porque además es una fija que "el crédito" da la vuelta, sino no hubiera apostado la luca con el mozaico del feca...

Allí estaba el fanático de la carrera anual, el hombre que vive doce meses en función de quince días; el que no quiso saber nada con nadie y por toda inscripción lleva pintado a todo lo largo del techo "Gran Premio Internacional de Turismo". ¡Muy bien!, él es un "abárrido", sin kiosquito ni wiskería, casi casi un hombre sin sentimientos... pero es que en realidad eso no hacía falta, porque el toque de sentimentalismo esquinero lo pusieron nuestros hermanos uruguayos, con su aporte de internacionalidad a nuestro Gran Premio, al traer pintado el nombre del Beco en cada uno de los coches. Estuvimos al borde de las lágrimas. Encima el complejo de culpa posterior que ni con veinte sesiones de grupo nos la vamos a quitar. Hoy hasta se puede creer en el mecánico malo y "latinoamerican" del cine que la noche antes de la carrera aserra los ejes del coche favorito. Y eso no se hace, lo aprendimos en el colegio cuando éramos chicos y antes de salir del grado para irnos a casa la maestra nos preguntaba: ¿En la vida y en el deporte? —y nosotros le respondíamos gritando—: ¡Juego limpio!

Había también un caquero, aunque no mucho, que llevaba bien grande pintado "Yeyo 4", sin darse cuenta que la papa viene de pintar bien grande ALPI, que se vea, eso sí que es "in". Además se requemó porque lo vimos en el restaurante Mapuche antes que abrieran el parque cerrado ¡tomando vino con soda!... Seguíamos caminando, viendo y escuchando. Ya hacían doscientos y pico de coches que habíamos superado el frío de la noche. De entre el resplandor blanquísimo de los faros sin ubicación ni distancia, como si todo en ese momento fuera Gran Premio. El aire y la luz. Aquí la oscuridad, más lejos cien motores nerviosos quejándose y esperando, surgían las siluetas sin voz ni rostro. Como si estuvieran sumergidas en las profundidades de la luz y del sonido en un sueño surrealista, adquiriendo su forma humana cuando ya estaban junto a nosotros. Entonces sí, la constante era invariable, ambiente automovilístico: mujeres estupendas.

De repente, frente a frente, nos encontramos con el hombre que llevaría la verdad por los caminos de nuestra patria. Un Momento de Meditación. La pizca de política para darle aún más sabor al espectáculo. "Las Malvinas son Argentinas", y el coche no entiende nada (los coches tienen alma) porque a él lo hicieron para otra cosa. El quiere correr, y en el camino ganarle al gringo que quizá viene del Eastern South African, pero no con la parada, y menos, en una competencia de carácter internacional. Scudería: La estrella federal...

Llegamos hasta el Peugeot de los Corsas. Mártire tranquilo, actuando con la humildad del "colega con suerte". Ratificamos nuestro pronóstico de que Thiew no los vería pasar por el Dique Los Molinos y seguimos viaje. (Si la envidia fuera tiña...)

Aceleramos un poco más y llegamos a la rampa de largada que no estaba en el momento que le contaban diez al primero de los Saab: cuatro... tres... dos... uno... y la bandera abajo. Matando mosquitos salió en busca del amanecer. Nos quedamos allí hasta el final, hasta que largó el último coche, el auxilio de los muchachos de Fiat Quilmes que no pudo esperar y salió pegado al último de la categoría D y casi le bajan la bandera. De cualquier forma los diez segundos se los cronometraron.

¡El Gran Premio había largado!

E.S.O.



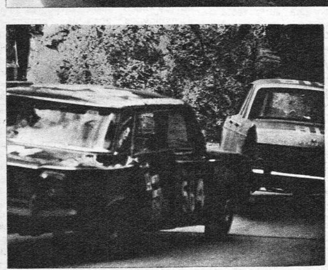
El excelente Bornancini, ganador del zonal de Córdoba, fue el cordobés mejor clasificado en la primera etapa, completando cuatro De Carlo-BMW en los cuatro primeros puestos.

El Isard 700 de Jorge Moisés es uno de los que lucen el cartel de CORSA. Hay tipos entusiastas del GP, pero Moisés les gana a muchos, salvo quizá al del 403 que pintó el nombre del GP de punta a punta en el techo.

Juan Carlos Gallo es uno de los valores más altos de la clase A. Fue tercero en la primera etapa, delante de Bornancini con automóvil similar.

Primera vez que un BMW 1800 —Campeón Europeo de Turismo— asoma la trompa en nuestro GP. Ganador antes de largar, lo demás es responsabilidad de Carlos Bellbé.





Araújo acaba de echar afuera de la curva a Morás y ataca al 404 a inyección de Blaquier. También la puerta del 1500 indica que anduvo demasiado fuerte en la primera etapa.

"Los Corsas" olvidaron leer en Parabrisas: "Cómo calcular el consumo". Pero no fueron los únicos; en el GP es fácil equivocarse. Fueron, además, víctimas de la mala fe de un expendedor en Canals.





ANECDOTARIO

Las cosas no anduvieron bien de ningún modo para el equipo Simca. Solo a las siete y media de la tarde del martes o sea poco antes de la largada pudieron sacar los repuestos de la aduana para cargarlos en el camión de auxilio y olvidarse de realizar algún cambio de último momento.

Ya en carrera se sucedieron los problemas que aparentemente comienzan a partir de las cinco mil vueltas para el motor v8 "Ford 60" de los autos brasileños. Humberto Evangelista, quien fue el único con relativamente pocos problemas, anduvo siempre en las 4800-5000 rev/ min sin pasar ese régimen en ninguna ocasión. Alcanzó un apenas discreto 27º puesto mientras Fojo llegó muy retrasado con otro Simca; los restantes quedaron en el camino con roturas graves siendo Jaime Silva el que más kilómetros hizo pues abandonó poco antes de Alta Gracia con el cigüeñal en dos pedazos.

A la desazón de todos los miembros del equipo y de los auxilios se sumó un pequeño problema con el hotel en Carlos Paz, donde Chico Landi y sus huestes eran más, en número, que las camas disponibles, lo que originó tratos y discusiones con la encargada del alojamiento quien un poco confundida por el idioma, el apuro, los gestos, etc. aseguraba que "el señor Simca" había reservado treinta camas, y no alcanzaba a explicar la falta de ocho de ellas.

Luego todo se arregló, pero en determinado momento nadie entendía nada de nada y "el señor Simca" tampoco.

El día que Pedro Sancha no corra el Gran Premio todo será distinto porque por ahora no se concibe que nuestra prueba máxima del año no cuente con su presencia. Siempre ligado a los autos de gran cilindrada encuentra un fácil papel heroico en llevar autos grandes por circuitos montañosos trabados y realizar tiempos excelentes. Además se divierte enormemente luchando como luchó en la primera etapa con Ruesch en la zona del Dique los Molinos. Ruesch lo pasó en la entrada y salida del murallón del dique y posteriormente en una corta recta Sancha volvió a pasarlo, para circular por largo rato en un espectacular tira y afloja en la bajada del Dique.

Contando estas alternativas Sancha se divierte como si las estuviera reviviendo y no le interesa mucho las razones técnicas que favorecen a un auto con mejores condiciones de frenado y estabilidad además de cuatro marchas sino la disputa que pueda sostener con cualquiera aunque a primera vista pueda parecer ilógico que un auto de casi cuatro litros y otro de 850 cm³ viajen parejos. El asunto es divertirse con lo que sea. El Chevrolet carece de buen freno? ¿Rola mucho? ¿Es de dimensiones muy grandes? No importa. Lo que vale es correr el Gran Premio que lo demás es cuento. Sancha tiene problemas, como todos, pero es de los que viven el GP con permanente alegría.

Falta de ética: cuando los corredores fueron a retirar sus máquinas del parque cerrado en Pilar a las doce de la noche, muchos se encontraron con que manos misteriosas habían entrado al "sacro" recinto donde reposaban los coches, y les habían pegado sin autorización ni asentimiento, ni siquiera consulta previo, propagandas de "Supernafta YPF" (tipo carteles autoadhesivos). Lo interesante del caso es que estos incógnitos colaboradores de la petrolera oficial, tuvieron especial cuidado en pegar los carteles del caso, sobre las leyendas de propaganda que tenían los coches.

La segunda y la más grave: el coche Nº 810 de "Los Corsas" (el secretécnico de CORSA, Martire con Roberto Lustig) por no haberse podido encontrar con sus auxilios para reabastecerse en el km 404 (los muchachos estaban apostados en otro lado ¡viva la organización!) tuvieron que detenerse en el puesto oficial de YPF de Canals (km 455,5) donde pidieron 40 litros de nafta super. Muy solícitamente un grupo de personas del servicio les procedió —aparentemente— a volcar unas latas en el tanque, mientras sus pilotos revisaban el motor. Después de pagar la correspondiente cuenta reanudaron la marcha y a 4 km del Dique Los Molinos se quedaron sin nafta. Resumen: los solícitos agentes del servicio de Canals se "equivocaron" y le echaron nafta de menos (mucha menos de lo convenido) con lo cual "Los Corsas" tuvieron que estar tomando sol 45 minutos al borde del camino hasta que por el paraje atinó a pasar un gaucho en motoneta, que les consiguió un bidón de nafta con el cual pudieron tirar hasta el Dique, donde en un auxilio Sergi pudieron cargar como para poder llegar a Alta Gracia para el próximo abastecimiento. Hablando claro: significaron cuarenta minutos de atraso esperando el bidón más el tiempo de cargar en los sucesivos abastecimientos, y la amargura por la mala fe de las personas del servicio YPF que les originaron el problema. El caso de la presunta "equivocación" en contra de nuestro colega no fue único, otros corredores fueron damnificados por los "errores de cálculo" de los solícitos agentes del servicio YPF de Canals.

Un coche importado que disimula su presencia por ser igual a sus compinches nacionales es el Peugeot 404 de Juan José Blaquier. Lo bueno del caso es que es un auto perfectamente standard equipado con el equipo de inyección Kugelsfischer que se ofrece en Francia como equipo optativo pero sin ninguna preparación de las que permite el Anexo J. Tal como está, sin embargo, viaja a 6200 vueltas lo que equivale en cuarta a unos 176 km/h o sea casi lo mismo que los del equipo oficial Peugeot preparados con toda la rabia permitida. Conviene aclarar que el Peugeot a inyección tiene 96 HP de fábrica.



Entre los "in" y "out" del nuevo Gran Premio, la llegada a San Juan consagró definitivamente varios elementos. Por ejemplo resultó tremendamente "in" tener una pick-up de auxilio con más velocidad que el auto de carrera, o haberse quedado sin nafta entre Pilar y Carlos Paz. Pero en cambio se estableció como muy "out" pegar carteles autoadhesivos en cualquier automóvil y usar la lista de señas que proporcionaron a los pilotos las transmisiones radiales para que puedan informar a sus aviones sobre el desperfecto que sufrieron cuando se detenían.

Lo de pegar "contacts" es directamente épico. Si no aparece Revoredo —el redondo redactor de CORSA— empapelando cuanto auto encuentra en su camino con los carteles de la revista, está San Sebastián agazapado entre las penumbras listo para estampar un aviso de sus taquímetros BRD hasta en las razones más insólitas de cada vehículo, o bien las huestes de Biondino cubriendo con sus calcomanías de dos plazas media carrocería. Sin embargo no es eso lo peor ni lo más gracioso. Las listas de la radio son históricas. *Agua:* Colocarse delante del auto en señal de beber. *Nafta:* Lo mismo, detrás del auto. *Batería:* Levantar pierna derecha. *Distribuidor:* Levantar pierna izquierda. *Transmisión:* Levantar las dos piernas a la vez. Y así. Claro que cada radio tiene un código diferente y los pilotos que se detienen —ocupados en sus oraciones matinales— no saben como identificar si el avión que revolotea es de Radio Belgrano o de la Voz del Apio y Rabanito. Entonces se arma el gran camelo, nadie entiende nada y el que abandona por puré de cigüeñal lo dan como desertado por rotura de caños de frenos mientras que el que se queda por colocar una biela en vuelo orbital, figura como que no sigue por engranamiento del cojinete del eje cuádruple.

El asunto de los "contacts" no termina en la crónica de la segunda etapa. Porque hubo otro hecho gracioso con estos papeles pegoteados. Fue el siguiente: en la largada del Gran Premio el inefable redactor Revoredo estampaba los carteles de CORSA a diferentes autos y entre otros puso uno sobre el Isard verde 116 de nuestros compañeros "Bressano-Figueras" que cumplen destacadísima actuación en el Gran Premio. Pero el cartel de marras fue pegado, por el susodicho insuficiente mental, de tal forma que impedía abrir el capot del Isard. El sobresaliente lingüista Norberto Bressano (se comenta que lo requieren de la sociedad "amantes de la literatura clásica española del siglo de oro") sin comprender las buenas intenciones de Revoredo lo vilipendiaba luego con exquisitos improperios tales como: "Vete al demonio vil gusano".

Otra de Bressano: cuando el corresponsal de la revista brasileña Cuatro Rodas le dijo en una ocasión: "muito obrigado", el poliglota Bressano le contestó: "No. No vale la pena ir muy abrigado porque en el norte hace mucho calor". Así y todo tanto Bressano como su inconsciente compinche Carlos Figueras gastaron en la primera etapa unos delicados calzones largos que harían la envidia de nuestras bisabuelas.

El único punto discutible de todos los grandes premios de Turismo. El plazo de reparaciones. Claro que entre casi 400 corredores que largan es muy lógico que haya desacuerdos pero este tema es especialmente difícil por la misma importancia que tiene.

Se alega que veinte minutos es una cantidad muy escasa de tiempo y que la salida y entrada al Parque Cerrado lleva fácilmente cinco minutos, que en relación al tiempo total de reparaciones es bastante. Ello obliga a trabajar a la máxima velocidad posible para luego andar "roscando" por todo el pueblo sin perder un valioso minuto que puede llegar a valer triple si se excede el plazo de veinte minutos.

Pero nosotros seguimos pensando que cuanto menor sea el tiempo concedido siempre resulta menos perjudicado el corredor particular que no dispone de tantos mecánicos como un equipo y que en caso de no poder reparar a tiempo en el día intermedio lo puede hacer en carrera perdiendo el mismo tiempo que puede emplear un equipo en la tarea. Un ejemplo: en Carlos Paz, en los veinte minutos correspondientes, no quedó terminado el auto de Fernando Arana de Automóviles Alvear al cual se le había roto la manguera que une el radiador de aceite con el cárter. En consecuencia tuvieron que dejar todo en suspenso y largar la segunda etapa como estaba.

En resumen, la medida nos parece acertada y además obliga al piloto y copiloto a no estar en contacto con el auto de carrera más del comentado tiempo. Por lo que pueden descansar lo necesario, cosa que indefectiblemente no se hace si existe una posibilidad de estar con el auto. Lo que sí aparece convulsionada es la ciudad de turno en la cual termine la etapa porque como el auto se puede sacar en cualquier momento entre las ocho y las veinte horas a cada rato se ve pasar un auto con número haciendo ruido y "picando" furiosamente. Además de la carrera aparte que se corren todos los auxilios.

Las autoridades del equipo Emi-Sul, representantes brasileños que intervinieron en nuestro Gran Premio, estarán sumamente disgustados por el comportamiento de los "Cariocas".

El enojo no se refiere a la actuación específica en la carrera, sino al comportamiento en lo que hace a responsabilidad y disciplina de equipo. Las autoridades de la firma residentes en San Pablo, Brasil, le achacan a "Chico" Landi el no tener autoridad sobre sus dirigidos y permitir que estos tomaran algo de tanta responsabilidad como el Gran Premio cual si fuera una alegre excursión turística.

El grupo humano no se integró en ningún momento. Nuestro Humberto Evangelista y el uruguayo Héctor Marcial Fojo quedaron aislados en lo que hace a la relación diaria con los brasileños Siro Cayres, Jaime Silva, José Fernández López Martins y Lauro Soarez.

Se habla de indisciplina, de salidas nocturnas "non Sanctas" y de no acatar órdenes emanadas de la dirección del equipo.

La responsabilidad se la adjudican directivos de Simca a "Chico" Landi, quien, dicen, habría tenido tiempo suficiente para desarrollar las relaciones humanas pertinentes para que el intento tuviera una actuación acorde con el prestigio brasileño.

Resumiendo: las autoridades paulistas han resuelto el inmediato retorno de las máquinas, los camiones con repuestos que tanto trabajo costó introducir en el país, el retorno de los pilotos y de "Chico" Landi, a quien se sentará en el banquillo de los acusados y luego de la "lavada de cabeza" pertinente se tomarán las sanciones más severas para con los responsables.


SAN MIGUEL
ARRECIFES
GEMA



TORNADO TC

IKA prueba la versión TC de su motor Tornado en el automóvil de César Malnatti. Hay potencia y no hay problemas... Solo uno: rompe cajas

por HORACIO SPERATTI

Aparentemente los cerebros "corsas" de Industrias Kaiser Argentina fueron algo lerdos en descubrir que en el motor Tornado tenían una poderosa arma para competir en Turismo Carretera. Pero más lerdos aún parecen haber sido los cerebros ejecutivos en aceptar el impulso promocional que toda participación deportiva otorga a un producto en nuestro país. Y esto es particularmente curioso en una empresa con el "tono nacional" que tiene IKA, en la única empresa local que sostiene con mano firme su propio equipo de automóviles de competición. Pero, todo a su tiempo, el encuentro de intenciones se produjo, el lanzamiento del Tornado deportivo también y el consecuente e innegable impacto popular despejó las dudas que podían quedar a nivel empresario. Sí, ahora el Departamento de Competición de IKA está lanzado de lleno a la "operación TC".

Entre Experimental y Competición prepararon un motor y por el modesto camino del ensayo buscaron un automóvil terminado que careciera de planta motriz. El automóvil fue la archiconvencional cupé de César Malnatti. Se llevó el automóvil al taller de Competición se le montó motor Tornado y caja ZF y "ya que estaba" se le hicieron algunas mejoras. Así fue a Carlos Casares el 7 de agosto. En una tirada previa, apareció una tendencia a engranar válvulas y el vehículo no largó. El debut se produjo entonces en Rojas. Allí se rompió la palanca de cambios y luego se rompió el par de toma constante, obligando a realizar parte de la carrera en directa para finalmente abandonar. El motor Tornado sin problemas y la gente de IKA contenta. El "ya que estaba" se convirtió en costumbre; el auto fue mejorando poco a poco en todos sus detalles.

En la doble Mar del Plata iba 3° cuando se rompieron dos registros del embrague; se reparó en Ayacucho y llegó 8°. Al regreso se volvió a romper la toma constante y terminó 10° con la caja en directa. Una semana después en 9 de Julio, nuevamente se rompió el par de transferencia de la caja, aproximadamente a mitad de carrera, a pesar de lo cual terminó tercero. Agotadas las posibilidades de la caja ZF chica, se colocó una Corvette para ir a San Nicolás; allí estalló la placa de embrague. En Olavarría también hubo problemas de embrague, pero no en el mecanismo sino en el comando hidráulico, de modo que no había pedal; allí terminó 7°. En Pehuajó Malnatti anduvo segundo gran parte de la competencia, pero se salió el capot, rompiendo el radiador de aceite, retrasándose por esa causa al 9° puesto. En Tres Arroyos se volvió a utilizar una caja ZF pero esta vez el modelo grande de cinco velocidades con primera anulada y quinta multiplicada. Nuevamente hubo problemas con el comando hidráulico del embrague y luego se bloqueó la sobremarcha, pese a lo cual terminó quinto. Finalmente en Junín ocurrió lo insólito: se salió la correa de ventilador y al hervir el motor se sopló junta de tapa y engranaron pistones.

Este detalle de las actuaciones cumplidas por el Chevrolet-Tornado de Malnatti que permitieron a su conductor alcanzar el 6° puesto en el Campeonato Argentino de TC, permite deducir que la mayoría de las veces los problemas aparecieron en el sector transmisión y que el motor no produjo ningún tipo de problemas, salvo el puramente accidental de la correa rota en Junín. Resulta aparente que un motor con excelente llenado, de carrera larga, junto a un vehículo excesivamente pesado, carga esfuerzos excepcionalmente grandes sobre la transmisión. El uso de la caja ZF grande debería eliminar definitivamente los problemas en ese sector.

EL AUTOMOVIL

El chasis de Malnatti es un Chevrolet-Meunier con suspensión delantera independiente y una carrocería Chevrolet 1938 elaborada por León. Cada rueda está controlada por dos amotriguadores telescópicos Daher-Boge. La dirección es Saginaw, original Chevrolet con barra articulada y los frenos son de disco en las cuatro ruedas. Se utilizan ruedas Cimetal de seis pulgadas adelante y siete pulgadas atrás, con cubiertas Cinturato 185 x 15 adelante y 205 por 15; 6.00 x 16 o 6.50 x 16 atrás. Actualmente caja ZF S5-325, con una relación de 0,83:1 en la quinta y el puente trasero Transax-IKA de 3,07:1, utilizándose como alternativa el 3,31:1 y eventualmente el 3,54:1.

El automóvil totalmente vacío de repuestos y de líquidos pesa unos 1.640 kilogramos. Su velocidad máxima teórica, con puente largo y cubiertas grandes, es de 234,6 km/h.

EL MOTOR TORNADO

Como premisa original en la preparación del Tornado TC, la gente de

TORNADO TC

IKA se ha fijado utilizar el máximo de piezas standard, el mínimo de modificaciones. La cilindrada actual es de 3.950 cm³, lograda llevando el diámetro de cilindros de los 84 mm originales a 86,8 mm, conservándose la carrera de 111,125 mm. La cabeza fue retrabajada a seis bocas insertándose tubos sobre las bocas de válvula soldados por afuera a la galería original, con cortas expansiones hacia afuera que terminan en las bridas para los Weber. Estos últimos son tipo DCO (doppio corpo orizzontale) de 45 mm de garganta y se utilizan, por supuesto, tres unidades. El árbol de levas también ha sido retrabajado para aumentar la alzada, se utilizan las válvulas de serie con resortes especiales de mayor carga. La alimentación está a cargo de la bomba de nafta original del motor y hay una bomba eléctrica adicional para caso de fallas. La lubricación es a carter lleno utilizándose los elementos de fábrica más un radiador de aceite en el circuito de alta presión y el carter agrandado con una capacidad total del circuito de nueve litros; se eliminó el filtro en derivación, conservándose el de flujo total. También en refrigeración y encendido se utilizan los elementos standard del motor. Los escapes son individuales, descargan en dos cámaras de expansión y se unen posteriormente en un tubo de salida úico. El motor de Malnatti ofrece actualmente 250 HP Nett SAE a 5.200 rev/min.

Cigüeñal (con tratamiento tufftriding de fábrica), bielas y metales son absolutamente de serie; los pistones son especiales debido al mayor diámetro y a la necesidad de elevar la relación de compresión.

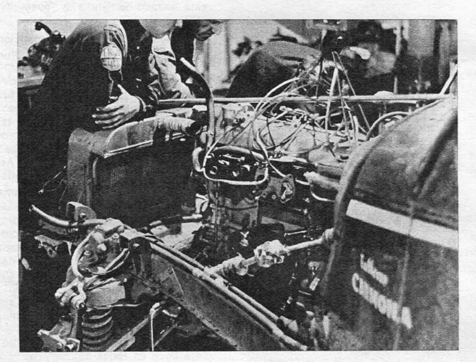
Después de cada carrera el automóvil va al Taller de Competición, el motor se saca y se monta en el banco de pruebas para medir la caída de potencia y auscultar la presencia de problemas. En algunos casos, se ha repuesto el motor tal cual, con una simple puesta a punto; en otros se han realizado operaciones normales de mantenimiento. Las piezas principales del motor: block, cabeza, bielas, cigüeñal, no han sido reemplazadas en toda la atcuación de este motor, aunque ahora deberá hacerse una reparación a fondo debido al recalentamiento sufrido en Junín.

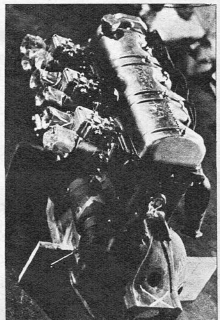
Eso es todo. Malnatti contento, Steven también y el TC se enriquece con una nueva planta motriz que, una vez colocada sobre un vehículo moderno y liviano —tarea a la que Competición IKA ya está abocada— será para los competidores que no tienen cabezas hemisféricas o que fisuran bielas, un hueso duro de roer.

ACTUACION DEL TORNADO TC

21/VIII/66	Carlos Casares	No largó
27/VIII/66	Mar del Plata 1ª etapa	Octavo
	2ª etapa	Décimo
	Final	Noveno
4/ IX/66	Nueve de Julio	Tercero
11/ IX/66	San Nicolás	Abandonó en la 4ª vuelta
18/ IX/66	Olavarría	Séptimo
2/ X/66	Pehuajó	Noveno
9/ X/66	Tres Arroyos	Quinto
16/ X/66	Junín	Abandonó en la 1ª vuelta

PERFORMANCE: Un tercer puesto, un quinto, un séptimo, un octavo y dos novenos. No largó en su primera presentación y abandonó dos veces. En todas las carreras tuvo problemas de comando del embrague o de transmisión que lo relegaron puestos; en Junín se rompió la correa de la bomba de agua, soplándose en consecuencia la junta de tapa de cilindros.







MARCAS: LOS CAMPEONES 1966





Los trofeos europeos e internacionales de Turismo, Sport y Prototipos ya tienen dueño. Ferrari y Porsche se quedaron con las copas más grandes



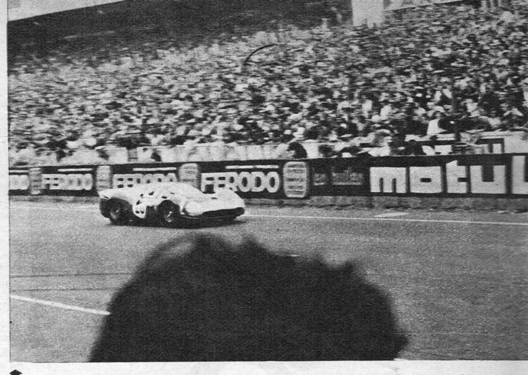
Una de las expresiones más determinantes que haya enunciado Henry Ford II fue aquella en la que afirmó que Ferrari figura los lunes en todos los diarios del mundo, mientras que la Ford para equiparar semejante propaganda debe gastar millones de dólares. Ese prestigio acumulado por Ferrari con sus doce Campeonatos Mundiales de Marcas y sus seis Campeonatos Mundiales de Conductores es lo que ha contribuido a llevarlo a la cumbre entre los automóviles deportivos de las dos últimas décadas. Muchas empresas han tratado de vencer al mito Ferrari, pero solo han logrado vencer a Ferrari, que no es exactamente lo mismo. Algunas como Mercedes-Benz y Aston Martin, solo corrieron durante un par de años y se retiraron después de haber demostrado su potencial. Mercedes-Benz apareció en 1954 con sus fulgurantes "Silverpfeilen" y se llevó los dos campeonatos mundiales de conductores gracias a los servicios de Juan Manuel Fangio. En 1955 logró la hazaña de ser la primera empresa que venció a Ferrari en el Campeonato Mundial de Marcas. En 1958 salió al tapete Aston-Martin logrando un discreto tercer puesto en el mismo campeonato, pero al año siguiente logró ser la segunda empresa en batir a Ferrari. Satisfechos los ingleses se retiraron ese año. Aston-Martin anuncia ahora su regreso para 1967. La empresa que fabricó el automóvil de James Bond se asociará a Lola en la construcción de un prototipo que correría John Surtees. En cuanto a este, aunque todo dependerá de su probable contrato con Honda para conducir el automóvil de Fórmula Uno de la empresa japonesa, casi seguro que esté presente en Le Mans para cumplir con el máximo objetivo de Aston-Martin: batir a Ford, Ferrari y Chaparral.

También hay lucha de marcas en Fórmula Uno. En 1958 se puso en disputa la Copa de Constructores de Fórmula Uno y ese fue el único año en que la marca ganadora de la copa no era la misma que condujo el correspondiente Campeón Mundial de Conductores. Vanwall ganó ese año la copa merced a los buenos servicios de Tony Brooks y Stirling Moss. Mike Hawthorn ganó el campeonato mundial de conductores con un Ferrari a pesar de haber ganado una sola carrera durante el año, pero haber enhebrado muchos segundos y terceros puestos le dieron puntos suficientes para el campeonato. Mientras tanto Brooks y Moss ganaron las carreras según la suerte de quien no rompía su Vanwall. Por otra parte, Moss había ganado para Cooper-Climax la primera competencia del año: El Grand Prix de la República Argentina y de esta manera consumado la primera victoria de un automóvil con motor trasero en el historial de la Fórmula Uno.

En los años subsiguientes el triunfo en la Copa de Marcas correspondió al automóvil del ganador del Campeonato Mundial. Por encima de BRM, segundo los tres últimos años, Latus resultó la marca más exitosa.

Volvamos al Campeonato Mundial de Marcas creado en 1953 para automóviles Sport sin límite de cilindra-





A pesar del esfuerzo económico y técnico de Ford, los Ferrari Prototipo ganaron la Clase II del Campeonato de Marcas 1966, con ocho puntos de ventaja sobre los productos anglo-norteamericanos.

A pesar de no haber intervenido en varias competencias, el Mercedes-Benz 250 SE reivindicó las cualidades deportivas afirmadas en nuestros Grandes Premios, obteniendo la Copa Europea de Turismo, en la Serie de mayor cilindrada.

Los Porsche ganaron en 1966 el campeonato de Sport-Prototipos en Clase I y el de Automóviles Sport en Clase II. Los nuevos Carrera 6 ganaron la Targa Florio, dominaron en Le Mans y fueron imbatibles en las carreras de montaña.



Los BMW 1800 ganaron la Copa Europea de Turismo 1966, en la clase de mayor cilindrada. Estos modernísimos automóviles superaron repetidamente a vehículos de cilindrada notoriamente mayor, como los Mercedes-Benz 250 SE, los Ford Mustang, los Pontiac GTO.

Los Fiat-Abarth dominan desde hace años las Clases de menor cilindrada. En 1966 ganaron la Clase I de Automóviles Sport y las tres Copas para Automóviles de Turismo.

Si los Ford prototipo fueron superados por Ferrari, en el Campeonato Internacional de Automóviles Sport los términos se invirtieron, superando Ford a Ferrari por 19 puntos.



Los minúsculos y ultra eficientes BMC-Cooper ganaron la Copa correspondiente a la serie hasta 1300 cm³ de la División II de automóviles de Turismo. Casi sin excepciones la Copa Europea premió a vehículos que utilizan soluciones técnicas de avanzada.



da. Todos los años el campeonato (lo recordamos con nostalgia) se iniciaba con los Mil Kilómetros de la Ciudad de Buenos Aires. En 1962 cambió su denominación oficial por la de Campeonato Internacional de Marcas reservado a tres clases de automóviles Gran Turismo. En 1963 se creó el Trofeo Internacional de Prototipos para prototipos de automóviles de Gran Turismo. Finalmente, en 1966 estas divisiones son reemplazados por el Campeonato Internacional de Automóviles Sport, en tres clases y el Trofeo Internacional de Automóviles Sport-Prototipos.

La más resonante victoria en este Campeonato quizá haya sido la del Shelby-Cobra el año pasado, primera victoria de un automóvil no europeo. Fiat Abarth y Porsche se llevaron los campeonatos durante los cuatro años que estuvo en vigencia en las clases de menor cilindrada, mientras que Porsche ganó en 1964 el Trofeo Internacional de Prototipos a causa de un reglamento que obligaba al constructor a presentarse en las cuatro carreras que otorgaban puntos. Como Ferrari, que tena el puntaje más alto, no se presentó en la Targa Florio, el trofeo fue a parar a manos germanas.

Maserati intentó en varias oportunidades superar a Ferrari. Ni Fangio ni Moss fueron suficientes para vencer al "cavallino rampante". Jaguar ganó varias veces las Veinticuatro Horas de Le Mans, pero no sumó puntos en las restantes carreras al no presentar la fábrica su equipo oficial.

EL CAMPEONATO DE TURISMO

Pierre Stasse, un dirigente belga fanático por las carreras de Turismo y en especial por las rallies, sugirió un día hacer un campeonato europeo para automóviles de Turismo (entonces TM), pero basado en una carrera por país sobre circuito del tipo velocidad y resistencia. Se puso en acción y a principios de 1965 ya había juntado la confirmación de nueve clubes de otros tantos países europeos para realizar las competencias. Ese año se realizó teniendo a Bélgica como país organizador y el éxito fue total. Muchos pilotos famosos participaron, entre ellos Eddy Swart, Kurt Ahrens, Leo Cella, Roy Pike y Lucien Bianchi en la primera división (hasta 1000 c³); John Whitmore, Peter Procter, Roberto Bussinello, Hubert Hahne, Andrea de Adamich, Jack Sears, Dieter Glemser, Rob Slotemaker, Jacky Ick, Picko Troberg, Corrado Manfredini, Giorgio Pianta, Jim Clark (en la competencia inglesa), Lucien Bianchi y Antonio Maglioli en la segunda división (1001 a 2000 cm³); Lucien Bianchi, Jacky Ick, Roy Pierpoint, Bo Ljundgfeldt y Jochen Neerpasch en la tercera división (más de 2000 cm³). Entre los equipos oficiales de fábricas participaron Abarth, BMC, BMW, Lotus-Ford, Alfa Romeo (escudería Auto Delta), Lancia Hi-Fi y Ford (Mustang), así como otras empresas que corrieron solo en algunas carreras: Mercedes-Benz, Saab, DKW, Volvo, Glas y algunos otros. Todo esto había sumado un panorama su-



mamente alentador para el posterior desarrollo de la Copa Europea de Automóviles de Turismo.

Este año la organización se centró en Holanda. Entre los países que intervinieron el año pasado solo desertó Suecia y en su reemplazo Hungría organizó el Gran Premio de Budapest. También algunos países cambiaron de competencia: Francia con sus Doce Horas de Reims, Austria con su Grand Prix de Viena y Suiza con la subida de Eigenthal. Por su parte, Bélgica realizó el Trofeo de Zolder para dos divisiones, mientras que la tercera división se disputó en las famosísimas Veinticuatro Horas de Francorchamps.

Sin duda alguna, la gran sorpresa de este año fue el triunfo de Alfa Romeo como campeón de marcas, gracias a las bondades del Alfa Romeo Giulia GTA y de Andrea de Adamich, y a pesar de la resistencia de Sir John Whitmore y su Ford Cortina Lotus.

A todo esto el grupo directriz se sigue moviendo. En Rotterdam (Holanda) a fin de mes Alfa Romeo será consagrada oficialmente vencedora de la Copa Europea de Automóviles de Turismo. Pero todo esto corresponde a un cercano pasado; lo cierto es que ahora se le dará una nueva estructura a la importante empresa proyectada.

El año próximo corresponderá a Italia la organización de la Copa, y en Argentina seguimos solos, incomunicados con el resto de la actividad mundial, con dirigentes despreocupados, cuando tenemos en el gran Premio Internacional de Turismo, una de las competencias más importantes del mundo.

HISTORIAL DEL CAMPEONATO MUNDIAL DE MARCAS

Año	*Primero*	*Segundo*	*Tercero*
1953	Ferrari	Jaguar	Aston-Martin
1954	Ferrari	Lancia	Jaguar
1955	Mercedes-Benz	Ferrari	Jaguar
1956	Ferrari	Maserati	Jaguar
1957	Ferrari	Maserati	Jaguar
1958	Ferrari	Porsche	Aston-Martin
1959	Aston-Martin	Ferrari	Porsche
1960	Ferrari	Porsche	Maserati
1961	Ferrari	Maserati	Porsche

HISTORIAL DEL CAMPEONATO INTERNACIONAL DE MARCAS

CLASE I (hasta 1300 cm³)

Año	*Primero*	*Segundo*	*Tercero*
1962	Abarth-Fiat	Austin-Healey	———
1963	Abarth-Fiat	Alpine-Renault	NSU
1964	Abarth-Fiat	Triumph	Lotus
1965	Abarth-Fiat	MG	Alfa Romeo

CLASE II (1301 a 2000 cm³)

1962	Porsche	Alfa Romeo	Lotus
1963	Porsche	Lotus	Abarth-Simca
1964	Porsche	Alfa Romeo	Abarth-Simca
1965	Porsche	Alfa Romeo	MG

CLASE III (más de 2000cm³)

1962	Ferrari	Jaguar	Chevrolet
1963	Ferrari	AC Cobra	Jaguar
1964	Ferrari	Shelby Cobra	Jaguar
1965	Shelby Cobra	Ferrari	Austin-Healey

HISTORIAL DEL TROFEO INTERNACIONAL DE PROTOTIPOS

1963	Ferrari	Porsche	R. Bonnet-Renault
1964	Porsche	Alpine-Renault	———
1965	Ferrari	Porsche	Ford

CAMPEONATOS INTERNACIONALES DE MARCAS 1966

CLASIFICACION FINAL EXTRAOFICIAL

TROFEO INTERNACIONAL DE AUTOMOVILES SPORT - PROTOTIPOS

CLASE I (hasta 2000 cm3)

1º	Porsche	52
2º	Dino Ferrari	41
3º	Austin-Healey	26
4º	Alpine-Renault	15
5º	CD-Peugeot	7
6º	BMW	5
6º	MG	5
6º	Triumph	5
9º	Abarth-Fiat	4
9º	ASA	4
9º	Ford	4

CLASE II (más de 2000 cm3)

1º	Ferrari	47
2º	Ford	39
3º	Chaparral	10

CAMPEONATO INTERNACIONAL DE AUTOMOVILES SPORT

CLASE I (hasta 1300 cm3)

1º	Abarth-Fiat	37
2º	Alpine-Renault	28
3º	Abarth-Simca	9
4º	Matra-Renault	5

CLASE II (1301 a 2000 cm3)

1º	Porsche	72
2º	Alfa Romeo	27
3º	Lotus-Elan	7
4º	Elva-Courier	4
5º	Volvo	3
6º	Sunbeam-Alpine	2

CLASE III (más de 2000 cm3)

1º	Ford	59
2º	Ferrari	40

GANADORES DE LA COPA EUROPEA DE AUTOMOVILES DE TURISMO 1966

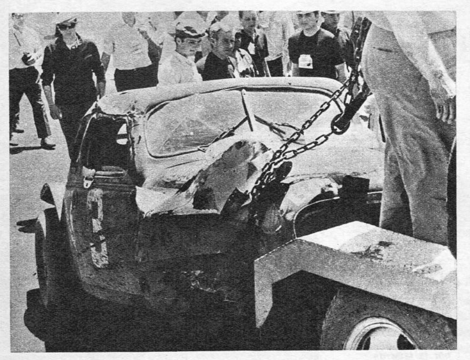
DIVISION I (hasta 1000 cm3): Fiat Abarth
Primera Serie (hasta 850 cm3): Fiat-Abarth
Segunda Serie (851 a 1000 cm3): Fiat-Abarth
DIVISION II (1001 a 1600 cm3): Alfa Romeo
Primera Serie (1001 a 1300 cm3): BMC-Cooper
Segunda Serie (1301 a 1600 cm3): Alfa Romeo
DIVISION III (más de 1600 cm3): BMW
Primera Serie (1601 a 2000 cm3): BMW
Segunda Serie (más de 2000 cm3): Mercedes-Benz

GANADORES DE LA COPA DE CONDUCTORES DE AUTOMOVILES DE TURISMO 1966

División I: Giancarlo Baghetti (Italia) con Fiat-Abarth 1000 Corsa.
División II: Andrea De Adamich (Italia) con Alfa Romeo Giulia GTA.
División III: Hubert Hahne (Alemania) con BMW 2000 TI.

RAFAELA ERA UNA FIESTA

Primero Rienzi



Así quedó la máquina de Bordeu tras el espectacular vuelco. Piloto y acompañante, aparte del susto, resultaron ilesos.

Cupeiro, con vueltas perdidas, viaja delante de Rienzi. El Chevy desbandó cualquier cantidad de cubiertas, haciéndole la vida imposible al piloto y los auxilios.

Peleada, muy veloz y con accidente espectacular pero sin concecuencias, la carrera de TC en Rafaela resultó muy interesante. 86 vueltas duró el duelo entre Rienzi y Pairetti, hasta que éste abandonó. Segundo entró Gimeno y tercero Tarducci

por RONALD HANSEN *fotos de JORGE DIAZ*

Llegamos a Rafaela el sábado después de viajar toda la noche, en un gesto que nos honra. En ésa, la candente discusión: ¿andarían los TC más que los MN de las 500 Millas? Un señor de ejecutivo porte nos interpela a la entrada del hotel. "Ustedes ¿qué piensan? Yo me jugué una cena a favor de los TC". A estas horas estará lamentando los pesos perdidos.

En el Atlético, típica escena de vísperas de carrera: gente que se paraba arriba de una mesa y arengaba a una multitud y otros que invocaban la representación del Vocinglero de Avia Teraï para obtener credenciales. A todo esto, corredores que entraban y salían solucionando problemas. Reverenciando hasta el suelo, nos retiramos con nuestras obleas en la mano y fuimos al circuito.

Cemento, mucho cemento. Rafa es una cosa grande. Merece ser aprovechado como corresponde. El asunto de la clotoide que lo explique Thiery, yo no entiendo ni medio, pero la cuestión es que esto da para mucho. Otro día hablaremos.

Primero que vemos, Serra Lima, con su Falcon todo lleno de cilindros en V. "Anda bien el auto", dice. "Salí a probar y le dimos un poquito más de comba negativa." ¡Uy dió! Comba negativa. ¿Es éste el viejo TC de mis amores? Antes te decían: hay que poner las ruedas derechas porque si no se gastan las gomas, se gastan. Poco o poco fueron apareciendo todos para la clasificación y a medida que salieron se iban dando cuenta de una cosa: los neumáticos serían decisivos. 1.500 kilos de auto y virajes a 190 por hora, descorazonan a la cubierta más entusiasta. Los intrépidos se agarraban la cabeza y otros lloraban silenciosamente. Pairetti encontró la solución: Zi, viejito, habrá que doblar más despacio.

Autos había de todo tipo, desde los ultramodernos de Cupeiro, Serra Lima, Chabert, Sergio, hasta los architradicionales como el del mendocino Sergio Eraso con su enternecedora tapa simulada de rueda de auxilio en el baúl y no menos enternecedores cromados en el capot. Vicente Sergio con el Mustang, todo tapizado por dentro, un auto para sacar a pasear señoritas, como dijo uno, salvo que no dijo sacar a pasear y no dijo señoritas. Y empezaron los tiempos: 1:30, 1:29, 1:28. La presencia invisible de Domingo Di Santo (1:21.5 con su MN) se reía a silenciosas carcajadas.

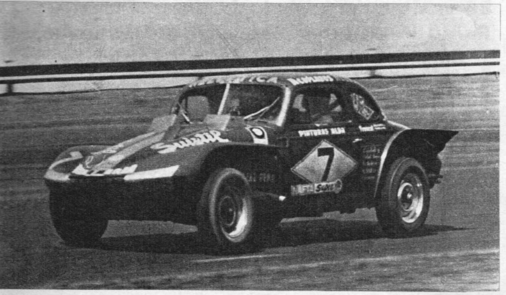
Por la tarde todos mejoraron, bajando 1:27, y Jorge Cupeiro, alias el tímido periodista Clark Kent, hizo finalmente 1:25.8, casi un segundo y →

medio más urgente que Angel Rienzi (1.27.2) y casi dos segundos mejor que Marlon Pairetti (1º27:7), después Di Palma, Galbatto, Bordeu, etc.

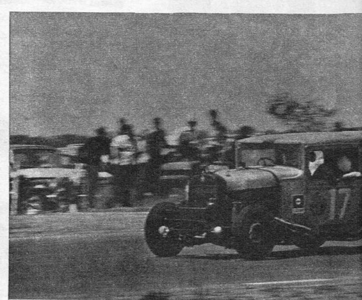
Llegó el domingo y se largó. Salió en punta Rienzi con su F-100 henchido de carburadores Weber; detrás Pairetti, y Cupeiro andaba por ahí. Cuando todos pensaban que el Chevy iría buscando la punta, éste desbandó una goma e hizo un trompo a unos 744 kilómetros por hora, pero por suerte no pasó de ahí y pudo llegar al box. De entrada no más la carrera se planteó enérgica, con Rienzi y Pairetti andando fortísimo, separados por diez metros y girando en 1:27. Bordeu se colocó tercero mientras su rival para los puntos de campeonato, Tuky el Irrompible, andaba perdido entre la hojarasca.

Una cosa es verla y otra contarla. Rienzi y Pairetti simplemente se pusieron a andar a fondo y lo consiguieron. Bordeu, tercero, perdía cada vez más terreno, aunque nadie disputaba su lugar. Cupeiro viajó unas vueltas enloquecido tratando de recuperar la punta, pero al poco tiempo desbandó, se convenció que era mejor andar un poco más despacio, y se puso a correr más o menos al ritmo de los punteros, pero una vuelta atrás.

Otro sí digo, y es que si se va a correr otra vez en TC en Rafaela los chochamus van a tener que aprender a cambiar ruedas rápido, y además el asunto de los cinco bulones ya no corre. Van a tener que usar mazas Rudge o algo que apure la operación, y también criques del tipo carretilla que usaban antes los autos Grand Prix, porque esta vez vimos tipos cambiando gomas con criques de tijera, y entonces no es de extrañar



86 vueltas duró esta lucha rueda a rueda. A veces logró tomar la punta Pairetti, pero prácticamente el dominio de la prueba quedó a cargo de Rienzi y su poderoso F-100.

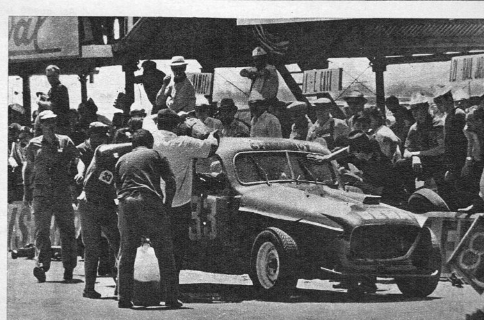


Tarducci, como la mayoría de los que corrieron en Rafaela, tuvo que disminuir su tren de marcha limitado por la falta de cubiertas adecuadas.

CAMPEONATO ARGENTINO TURISMO CARRETERA

1º	Casá, Eduardo	75	20º	Luluaga, Juan F.	6
2º	Bordeu, Juan Manuel	72	20º	Marincovich, Carlos	6
3º	Menditeguy, Carlos	41	20º	Peduzzi, Ricardo	6
4º	Pairetti, Carlos	36	20º	Rodríguez, Raúl O.	6
5º	Emiliozzi, Dante	30	25º	Dana, Humberto	4
6º	Malnatti, César	27	25º	Loeffel, Carlos	4
7º	Tarducci, Mario	24	27º	Baldrés, Rafael	3
8º	Galbato, Carmelo	21	27º	Conti, Héctor	3
9º	Rienzi, Angel T.	16	27º	de la Torre, Matías	3
10º	Di Palma, Luis Rubén	13,5	27º	López Oribe, Domingo	3
11º	Facchini, Pablo	13	27º	Prandi, Nelson	3
12º	de Alzaga, Rodolfo	12	27º	Rodríguez, Erverto	3
12º	Polinori, Norberto	12	33º	Fulco, Rubén	2
14º	Gimeno, Hugo A.	10,5	34º	Ciani, Marcos	1
15º	Estéfano, Nasif	10	34º	Cordonnier, Oscar	1
16º	Viale del Carril, Atilio	9,5	34º	Faustino, Julio	1
17º	Calamante, Mariano	9	34º	Mantinián, Manuel	1
17º	Cupeiro, Jorge	9	34º	Salto, Carlos L.	1
19º	Galluzzo, Vicente	7	34º	Sanmartino, H.	1
20º	Figlioli, Héctor	6	34º	Urruti, Federico	1
			41º	Gulle, Pablo	0,5

NOTA: Eduardo Casá sumó 87 puntos en 16 carreras; para el Campeonato Argentino se consideran los puntos obtenidos en las diez mejores carreras.



que a veces para cambiar una sola goma tardaban un minuto o más. Hasta el equipo IKA no fue lo perfecto que hubiera deseado don Steven, a veces paraba Malnatti y algún mecánico en vez de una goma le entregaba un carburador. Pero todo se arregla con un poco de práctica.

A todo esto los únicos que no habían tenido problemas con gomas eran los que más fuerte iban, Rienzi y Pairetti, aún empeñados en su amoroso dúo, separados por diez metros a 200 kilómetros por hora. Y no debe haber sido nada lindo para Pairetti pensar que a lo mejor Rienzi, que iba adelante de él, desbandaba y entonces a lo mejor los dos autos hacían pumba. Galbatto ya había tenido que cambiar un montón de gomas, Casá también, Cupeiro también. Chabert puso en órbita un pistón y el auto de Eraso murió lentamente. Un ruleman de punta de eje se engranó en el auto de Menditeguy y abandonó, seguramente porque Estéfano no lo dejaba pasar.

Increíblemente, Rienzi y Pairetti seguían andando al remango, sin preocuparse por la posible desbandada. Bordeu paró, cargó, cambió una goma, dijo "Estoy muy contento" y siguió viaje. La contenteza iba a durarle poco porque en la vuelta 63 desbandó, el coche tocó la barrera de prevención y dio infinitas vueltas por el aire antes de detenerse. Afortunadamente Bordeu y su acompañante resultaron ilesos, y poco después hablaron por radio, pálidos pero enteros.

Iba promediando el día, que le dicen, cuando de repente Carlos Pairetti se detuvo, cambió una goma, se reabasteció y siguió viaje, pero una vuelta detrás de Rienzi. Claro que Rienzi seguramente tendría que parar aún. Pero Angelito tenía su secreto: las superpatonas 9.20 x 15, calzadas atrás, y que no dieron absolutamente ningún problema.

Rienzi bajó su tren a 1'30" y Pairetti empezó a recuperar terreno, pero muy lentamente. A todo esto, el comentarista de los altoparlanes insistentemente pedía que la grúa fuera a buscar el auto de Bordeu para sacarlo de la pista. Pairetti seguía segundo, Tarducci tercero, Gimeno cuarto. El Ford de Rienzi, increíble. Si siempre anda como anduvo en Rafaela van a tener que traerlo a Batman para que lo pare. Cupeiro, ya convencido de lo irremisible del destino, andaba, paraba, entraba, andaba, etc., etc. Malnatti giraba en 1:40, podía ir algo más ligero pero si lo hacía sus gomas se ponían en órbita; entonces, no valía la pena.

A las 86 vueltas, finis Pairetti. Paró, levantaron el capot, pusieron el motor en marcha un segundo, y el mecánico horrorizado dijo: "¡Paralo! ¡Paralo!". Válvula, y Marlon Pairetti abandonó después de una brillante carrera. Sayonara.

Ahora la carrera entraba en su etapa larga, matadora, de sobrevivientes. Rienzi daba vueltas y vueltas y vueltas y vueltas, siempre en 1:32, 1:33, a tres meses del auto más cercano, que era Gimeno, después Tarducci, después Elliot Ness (a) Ricardo Peduzzi con El Gallinero Más Rápido del Mundo. Y seguían desbandando gomas. Menos mal que no era un día de excesivo calor. Evidentemente, algo debe hacerse. Creemos que para la próxima carrera de TC en Rafaela las 9.20 x 15 van a venderse a alto precio.

Llegaron las diez vueltas y hacía calor y la gente quería irse y Rienzi paró, pero sólo cargó nafta y siguió. A lo último hubo un poco de emoción cuando Tarducci apuró, intentando sacarle el segundo puesto a Gimeno. Por fin, llegó la grúa y se llevó el auto de Bordeu. Rienzi ya le había sacado tres vueltas al segundo y ya se estaba poniendo un poco odioso. Si no nos equivocamos, es el único auto que no había tenido problemas de ninguna especie.

Cuando los espectadores, algunos hambrientos, otros ebrios, otros insolados palpaban un buen final entre Gimeno y Tarducci, el Chevrolet empezó a fallar y Tarducci, con un rictus de incipiente pánico en la comisura izquierda del labio, levantó pie y rezó para que no se rompiera nada hasta el final.

Y no se rompió. Rienzi El Justiciero Implacable ganó pisoteando a todos los contrincantes, Gimeno fue un excelente segundo, y Tarducci un no menos meritorio tercero. Cuarto, Di Palma, a quien no habíamos nombrado hasta ahora pero debimos haberlo hecho, porque a despecho de los inevitable problemas de gomas, anduvo muy bien.

Pero no se anduvo al ritmo de Mecánica Nacional. Rienzi no igualó el promedio de Cupeiro en MN, aunque Bellavigna dice meditativamente: "Se puede llegar". ¿Causas? Relación peso/potencia. Los MN tienen menos potencia, pero también pesan mucho, mucho menos. Y menos área frontal.

Para el año que viene, acordarse de gomas más anchas, autos más livianos, personal de boxes más organizado y carreras son carreras.

Y el que Rienzi último, Rienzi mejor.




Ricardo Peduzzi, con su asombroso Gallinero Veloz, resiste el embate de Cupeiro, a quien dejaría atrás al término de la prueba logrando un meritorio 6º puesto.

V PREMIO CIUDAD DE RAFAELA

CLUB ATLETICO RAFAELA - 23/X/66 - 601, 179 km

1º	4	Rienzi, Angel Horacio	Ford F-100	3h 17m 36s 9	130
2º	10	Gimeno, Hugo	Dodge-Valiant ..	2h 18m 39s 9	127
3º	7	Tarducci, Mario	Chevrolet Super .	3h 19m 02s	127
4º	8	Di Palma, Luis Rubén	Dodge-Valiant ..	3h 18m 40s 9	126
5º	9	Galbato, Carmelo	Ford F-100	3h 17m 47s 4	125
6º	17	Peduzzi, Ricardo	Chevrolet Apache	3h 17m 58s 8	124
7º	2	Cupeiro, Jorge	Chevy II Super .	3h 17m 44s 3	122
8º	1	Casá, Eduardo	Ford F-100	3h 18m 09s 5	122
9º	33	Bengoechea, Melquíades ..	Chevrolet Apache	3h 19m 23s 3	122
10º	11	Manzano, José	Chevrolet Super .	3h 18m 28s 4	121
11º	22	Malnatti, César Horacio ...	Chevrolet Tornado	3h 18m 38s 4	116
12º	21	Jaras, Raúl	Chevrolet Apache	3h 18m 04s 6	113
13º	29	Eraso, Sergio	Chevrolet Apache	3h 18m 58s 4	113
14º	14	Cipolatti, Vicente	Chevrolet Apache	3h 19m 16s 6	113

PROMEDIO DEL GANADOR: 182,544 km/h.

RECORD DE VUELTA: Cupeiro, Jorge: undécima vuelta, 1m 26s 2; promedio: 193,132 km/h.

ABANDONARON: 6, Carlos Menditeguy en la vuelta 23; 3, Juan M. Bordeu en la vuelta 63; 15, "Bamse" en la vuelta 24; 18, Raúl Chabert en la vuelta 15; 31, Ricardo Rivarola en la vuelta 15; 27, J. Girolmeni en la vuelta 31; 26, José M. Serra Lima en la vuelta 52; 35, Pascual Boratto en la vuelta 40; 24, Osvaldo Tosti en la vuelta 78 y e 5, Carlos Pairetti en la vuelta 86.

Los puestos de abastecimiento no resultaron todo lo eficientes que debían ser. Este tipo de pruebas de circuito de larga extensión deben encararse con otro criterio de las de carretera. En la foto el coche de Bengoechea, que resultó clasificado en el 9º lugar.

PREMIO

CORSA - BAHCO

Como es costumbre, habíamos instituido para la carrera de TC en Rafaela un premio para el acompañante del ganador, consistente en una caja de herramientas Bahco. Lógicamente, el acompañante de Angel Rienzi resultó ganador del premio. Pero nos fue imposible entregárselo debido al alud humano que se produjo al término de la prueba. La semana próxima, se lo alcanzaremos

MEXICO

GANO JOHN SURTEES

Surtees no será un buen tipo pero gana carreras. Y esto para satisfacción exclusiva de los italianos. Primero volvió a relucir la alicaída estrella de Ferrari: después de tres años de sinsabores llevó al "cavallino rampante" a una victoria en una "grande epreuve" (Grand Prix de Alemania, 1964) y le entregó el campeonato mundial de aquel año. Hoy, los vítores son para Maserati, que vuelve a figurar en el candelero cuando está por cumplirse el décimo año de la obtención de una victoria en el campeonato mundial (Fangio en 1957). También hubo otros reencuentros: Cooper desde 1962 y Surtees desde el Grand Prix de Bélgica de este año, pero con esta victoria consiguió demostrar sus reconocidas virtudes sobre una no-Ferrari. Todos estos recuerdos los consiguió matar con un triunfo de resonancia en el Grand Prix de México.

Esta vez se dio el gustazo de vencer al equipo Brabham-Repco en pleno, Brabham y Hulme, y a los novísimos Honda y Eagle-Weslake con sus motores de doce cilindros dispuestos en V que demostraron caminar mucho y bien. Rindt (el piloto deseado por Ferrari pero que declaró que no quiere correr para la casa italiana), Clark y Graham Hill se vieron postergados en la obtención del subcampeonato mundial, que este año cayó en manos de John Surtees.

El subcampeón no será un buen tipo, pero es ídolo entre los italianos. Y eso es muy estimable.

V GRAND PRIX DE MEXICO

Automóvil Club de México - 325 km 23/X/66

Pos.	Conductor	Marca
1º	Surtees	Cooper-Maserati V12
2º	Brabham ...	Brabham-Repco
3º	Hulme	Brabham-Repco
4º	Guinther	Honda V 12
5º	Gurney	Eagle-Weslake V 12
6º	Bonnier	Cooper-Maserati
7º	Arundell ...	Lotus-BRM H16
8º	Bucknum ..	Honda V12
9º	Rodríguez ..	Lotus-Climax

TIEMPO DEL GANADOR: 2h6m35s34.

ABANDONARON: Jim Clark (GB) Lotus BRM; Jochen Rindt (Aus) Cooper-Maserati; Bob Bondurant (EU) American-Eagle; Jo Siffert (SZ) Cooper-Maserati; Jackie Stewart (GB) BRM; Moisés Solana (Mex) Cooper-Maserati; Mike Spence (GB) Lotus-BRM; Graham Hill (GB) BRM; Innes Ireland (GB) BRM; Bruce Mc Laren (EU).

MOTONAUTICA

GP. ISLEÑO

por PEDRO ANIBAL REVOREDO

El VII Gran Premio de Turismo Isleño (el otro), disputado el último sábado, tuvo la virtud de congregar varios acontecimientos simpáticos: realizarse con motivo del Día de la Prefectura Nacional Marítima, en un circuito hermoso del Delta, y que ganara Juan Carlos Vezzuci, lo que significó un poco más del gran alboroto habitual, desparramado por parte de sus familiares en el almuerzo de camaradería servido al finalizar la competencia.

Juan Carlos Vezzuci es uno de los mejores motonautas y siempre había arrimado hasta las posiciones de escolta en el handicap, pero nunca lo haba ganado. Es habitual ganador en su clase: sólo en el VI Gran Premio de Turismo Isleño fue derrotado por "Rueda Amarilla". Vezzuci supo enhebrar un buen triunfo a pesar de un problema de cebadores cada vez que se enfrentaba con una marejada. Pero luego la lancha reaccionaba a la perfección.

La marejada fue escasa pero lo suficiente para perturbar a las lanchas con motores de poca potencia. Quizás a ello se haya debido el triunfo de las lanchas de mayor potencia, aunque la clasificación demuestra que el handicap favorece a los de mayor potencia. El handicap se establece con antelación según la relación peso/potencia. Es decir, van largando las más pequeñas en primer término, de tal manera que el ganador del handicap es el primero en arribar. La clasificación de las clases se establece por el tiempo neto empleado y quien emplea el menor tiempo neto general se hace acreedor a la Cinta Azul.

Bretón, Corrales, Reverdito, Kundig, Laffranchi, Romitelli, Vezzuci y Barbot fueron los ganadores de las infinitas clases. Para ellos el mérito y el sabor de la victoria.

P. A. R.

VII GRAN PREMIO DE TURISMO ISLEÑO
Club Motonáutico Argentino - 22/X/66 - 130 km
CLASIFICACION POR HANDICAP

Pos.	Clase Nº	Conductor	Lancha	Tiempo Neto	Pos. Clase
1º	JT-1	Vezzuci, J. C.	Pampero II	1h36m14s	1º - JT
2º	5T1	Barbot, Germán M.	Chita XV	1h26m18s	1º - 5T
3º	HT2	Invernizzi, Angel	The Hot Landers II	2h11m40s	2º - HT
4º	IT-1	Matthesius, A.	Estrellita IV	1h46m16s	2º - IT
5º	IT-3	Romitelli, A.	Gualicho	1h42m14s	1º - IT
6º	IT-5	Sanguinetti, R.	Petreca	1h51m36s	3º - IT
7º	IT-4	Garrido, Víctor	Pampero	1h54m03s	4º - IT
8º	ET-5	Zucati, C.	Cascabel	2h12m05s	2º - ET
9º	HT-5	Lafranchi, R.	Bermuda Safari III	2h09m25s	1º - HT
10º	FT-2	Espósito, A.	BB XVII	2h16m25s	1º - FT
11º	ET-6	Kundig, T.	Miss Delta Marine 32	2h04m09s	1º - ET
12º	BT-2	Bretón, S.	Miss Delta Marine III	3h18m33s	1º - BT
13º	ET-9	Morales, Lucio O.	Laureana III	2h24m23s	4º - ET
14º	ET-8	Benedett, M. D.	Ofni	2h19m34s	3º - ET
15º	DT-3	Reverdito, A.	Miss Delta Marine II	2h13m54s	1º - DT
16º	DT-6	Iglesias, H.	Prot 40	2h43m39s	2º - DT
17º	CT-2	Schuster, M.	Bambi	2h38m13s	2º - CT
18º	ET-7	González G., H.	Another One	2h40m59s	5º - ET
19º	CT-1	Corrales, J. C.	Miss Delta Marine	2h35m39s	3º - HT
20º	HT-4	Alonso, Héctor	Amarradita	2h35m11s	1º - CT

PROMEDIO DEL GANADOR: Germán María Barbot, ganador de la cinta azul al emplear el menor tiempo neto realizó un promedio de 94,767 km/h.

NO LARGO: JIT-1, Héctor M. Labriola (Fuerte II-Mercury 100 CV x 2).

ABANDONARON: DT-4, Carlos Bari (Miss Bermuda I-Evinrude 35 CV); DT-5, Carlos A. Algieri (Thunder II-McCulloch 45 CV); BT-4, Santiago A. Galiana (Corina-Mercury 20 CV); HT-3, Pedro V. Espeleta (Red Phantom-Evinrude 60 CV).

MIDGET EN ADROGUE

Los fierrómanos del midget se reunieron otro sábado —uno de los últimos antes de que comience la temporada veraniega en Ferro Carril Oeste— en la pista de Adrogué para disputar la habitual trenzada de series, repechajes, semifinales y finales.

En la primera serie se impuso el ubicuo Luis Ulivi, mientras que en la segunda serie lo hizo Carlos Masimilla.

Alfredo Rey y Luis Pantuso —el ex dueño de la Ferrari 5 litros— se impusieron en las semifinales.

CLASIFICACION FINAL
22/X/66

Pos.	Nº	Conductor
1º	8	Masimilla, Carlos
2º	9	Pantuso, Luis
3º	18	Rey, Alfredo
4º	21	Rotta, Juan
5º	25	"Popeye"
6º	6	López, Ignacio

LA PLATA NO LO ES TODO

por Stirling Moss
exclusivo para CORSA

Durante los entrenamientos para la carrera de 24 Horas de Le Mans, se estrelló y se mató un corredor norteamericano, "Lucky" Casner. Y acto seguido un diario francés pretendió hacer una sesuda investigación a la ética de las carreras de automóviles. ¿Puede valorarse en dinero —preguntó— la vida humana?

Yo creo que está un poco gastado este asunto de viajar del brazo con la muerte. Yo no creo que nadie en el mundo se siente detrás del volante de un auto de carrera pensando que se va a matar.

Sí creo, y lamento profundamente, que alguna gente piense que los corredores profesionales concurren a competencias como Le Mans, Indianápolis, etc., simplemente por dinero. En las carreras Grand Prix las recompensas en metálico suelen ser bastante jugosas para los que ocupan la primera línea. Pero nadie corre solamente para ganar dinero.

Por sobre todas las cosas, un piloto de carreras, por más profesional que sea, corre por amor propio. Su móvil es el de ganarle a usted, y no fundamentalmente el de cobrar algunos dólares o francos o libras esterlinas. Yo no conozco a nadie, de los que están corriendo ahora, que lo hace simplemente por la plata.

Lógicamente nadie puede darse el lujo de olvidar completamente ese detalle. Uno de los atractivos de ganar en vez de llegar segundo, es que los premios suelen ser mayores. Pero la motivación fundamental del piloto profesional no es ésa. Si es un corredor de veras hará los mismos tiempos en carrera por mucha plata o por poca plata.

Una vez estuve dos días corriendo en Roskilde, en Dinamarca. Corrimos varias carreras y todas se iban computando para la final. Cuando terminé, había ganado treinta libras (unos quince mil pesos). Muy poca plata, pero yo estaba contentísimo porque gané. Le di la plata a los mecánicos y les dije que salieran a divertirse.

A mi juicio es el aficionado quien es más "profesionalista". El aficionado es el que empieza por la copita para la vitrina y después no se sabe dónde termina.

Y es el aficionado que después, una vez que usted le dio una tunda magistral, viene y le dice: "Bueno, usted ganó, pero su coche tiene la relación de diferencial que corresponde... Usted tiene las gomas apropiadas y yo no..."

Un verdadero profesional nunca se disculpa. Nunca lo verá después de una carrera quejándose amargamente.

Yo estuve unos cuantos años manejando coches Grand Prix. Nunca vi uno de mis colegas que fuera petulante.

No quiero decir que fueran ángeles. Todos tenían su rico temperamento, algunos dejaban mucho que desear en algunos aspectos. Pero petulantes, no.

Las carreras ofrecen recompensas de distinto tipo. Por ejemplo, ¡debe ser lindísimo ganar el Campeonato Mundial!

Yo fuí segundo en el campeonato cinco veces. La gente me preguntaba si a mí no me causaba mucho disgusto estar tan cerca y nunca poder ceñirme la corona.

Con toda sinceridad, el primer año me cayó bastante mal, pero cada nueva vez me iba afectando menos. (Cuestión de acandicionamiento. La segunda desilusión es más soportable que la primera, y así sucesivamente.)

Yo en parte me di cuenta que, si bien por un lado el campeonato significaría una ventaja financiera para Stirling Moss Limited (la empresa comercial que yo había constituido) por otra parte no sería terriblemente importante para Stirling Moss en persona.

También dicen que uno corre para demostrar su virilidad, porque el automovilismo es un deporte masculino como las corridas de toros y el escalamiento de montañas. Yo no lo creo. Creo que corrí por una docena de motivos distintos, pero no por eso. A lo mejor sí. Posiblemente lo hacía y no me daba cuenta...

Algunos pueden creer que yo corría para demostrar que era un hombre cabal. O que hay otros que corren por este motivo. Si es así, muy bien. Ellos, evidentemente, saben más que yo.

Yo pienso que parte del atractivo de las carreras reside en la búsqueda de la perfección. Nunca lo logrará, pero lo importante es seguir buscando. Yo, por ejemplo, nunca hice una vuelta perfecta en mi vida, aunque algunos piensen que sí.

Yo sostengo que las carreras son un arte. Que es un arte la conducción precticada al nivel de muy pocas personas en el mundo. Creo que cuando alguien de tanta autoridad como Alfred Neubauer usa el término "artista" para referirse a un piloto, es porque sabe lo que dice.

Cuando se maneja realmente bien es porque intervienen la disciplina, el ritmo, el movimiento plástico.

Muchos no creen así. Algunos dicen que estoy loco cuando les digo que correr es un arte. Después de todo, todos sabemos manejar, ¿verdad?

Sí, también todos podemos cantar un poco y bailar un poco, y algunos podemos tocar el piano un poco. Pero otros lo hacen muchísimo mejor...

Lucky Casner puede haber corrido por muchísimas razones. Desde ya, que no lo hizo solamente por dinero.

VELADAS DE CONCIERTO

El programa laureado con el MARTIN FIERRO 1965 donde los más grandes intérpretes y la música más selecta se conjugan para ofrecer un espectáculo de excepcional jerarquía.

Producción y Comentarios: OMAR CERRUTTI.

LS 82 TV CANAL 7
Decano de la Televisión Argentina

JUEVES 22.45



ACTUARAN EN ESTE CICLO

CONJUNTOS DE CAMARA:

- Cuarteto Acedo
- Los Solistas de Zagreb
- Virtú Maragno y conjunto instrumental
- Orquesta Bach de Leipzig
- Orquesta de Cámara de Hamburgo
- Orquesta de Cámara de Versalles
- Quinteto Chigiano
- Trío Barroco (clave, flauta y oboe)
- Trío Estable de Rosario (piano, violín y violoncelo)

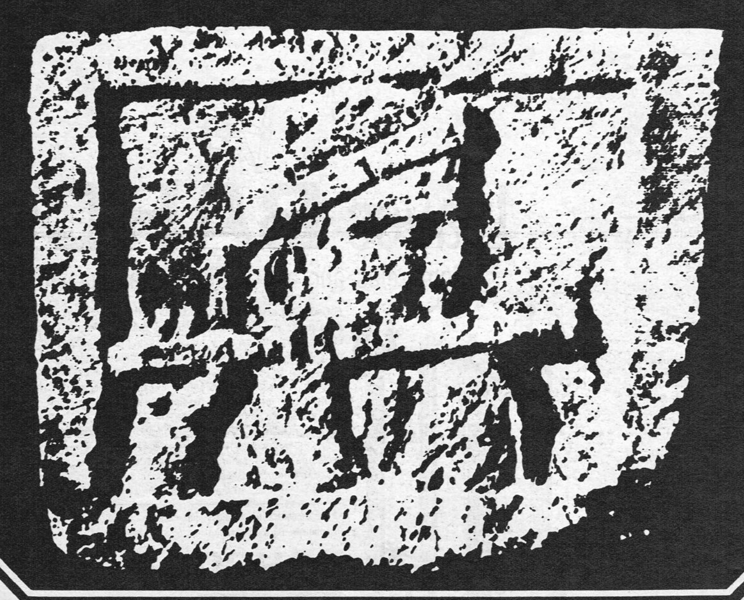


DANZA:

- Olga Ferri Enrique Lommi
- Paulina Ossona y su Conjunto Nueva Danza

SOLISTAS:

- Anahí Carfi (violín)
- Washington Castro (violoncelo)
- Lía Cimaglia - Espinosa (piano)
- Víctor de Narké (canto)
- Jorge Fontenla (piano)
- Nelson Freire (piano)
- Robert Gerle (violín)
- Brunilda Gianneo (violín)
- Alicia de Larrocha (piano)
- Tila y John Montés (piano)
- Martha Noguera (piano)
- Flora Nudelman (piano)
- Pomponio - Zárate (guitarras)
- Karl Richter (clave y órgano)
- Pía Sebastiani (piano)
- Jorge Zulueta (piano)





Las cartas de esta sección deben dirigirse a CORREO CORSA. Av Alem 884, Capital Federal. Contestaremos las consultas que se nos hagan con claridad, dando preferencia a aquellas que tengan interés general

HOMBRE CON DUDAS

de J. F. Kahl, Capital Federal

Primera duda: En el Nº 18 del 23-8-66 página 26 de vuestro semanario aparece un comentario relacionado con el Sr. Nasif Estéfano y en el que informa que el Sr. De Tomaso "le vendió un tranvía".

En el número del 24-9-66 de una revista colega de ustedes se reproduce una nota del "The Museum of Modern Art" dirigida al Sr. De Tomaso y en la que le comunican una muy honrosa distinción.

Pregunto: ¿Habrá compatibilidad entre vender tranvías y fabricar automóviles de la calidad que mereciera tal distinción . . . ?

Segunda duda: En el Nº 20 del 6-9-66 página 9 el Sr. Thiery entre otras consideraciones que estimo equivocadas hacía mención a la "máquina pura" que condujo Cupeiro en Rafaela.

El 7-9-66 en la audición radial que por Radio Belgrano se transmitió entre las 2 y 23 horas bajo la dirección del Sr. Gando (excelente), el Sr. Bellavigna comentó que los únicos elementos "puros" del automóvil que condujo Cupeiro en Rafaela son los largueros y la cola.

Si en una cosa elemental vuestro redactor se equivoca tan de medio a medio, en lo principal ¿qué pasará?

R.: En respuesta a su primera duda simplemente le contestamos que para más informes —ya que usted es de la Capital Federal— pase por el negocio de Nasif Estéfano y le pregunte cómo fue el asunto F-1 De Tomaso que hace un tiempito le encargó a nuestro compatriota constructor de autos, hoy residente en Módena.

A su pregunta, va esta respuesta: aparentemente el vender tranvías es compatible con diseñar y hacer coches astutos, pero ése es un problema del Sr. De Tomaso, no nuestro.

Segunda respuesta a su segunda duda: el coche que corrió Cupeiro en Rafaela es un "pur sang" de origen, ya que se trata de un chasis Maserati 4C al que lógicamente por el reglamento vigente en MN F-1 se le enchufó un motor Chevrolet y por otras razones se le colocaron suspensión delantera, dirección y frenos de otra procedencia y la parte delantera (trompa) de la carrocería made in Baufer. Lo que presuntamente dijo por radio el Sr. Bellavigna (que no nos consta) como verá es cuestionable. Por otra parte eso que ha llamado "los largueros" es nada más que el bastidor completo, o sea la columna vertebral del coche.

Por otra parte no hay que tomarse las cosas tan a lo trágico... el señor Thiery es un buen muchacho y toma toda la sopa.

UNA PALABRA DE ALIENTO

de Oscar Luis Decilia, Capital Federal

Aquí van algunas preguntas que quiero hacerles:

1) ¿Qué fenómeno ocurre últimamente en los coches de carrera que a varios de ellos les ha explotado el embrague?

2) ¿Es conveniente o no acelerar el motor antes de detenerlo, es decir, dar un golpe de acelerador?

3) ¿Qué sucede cuando un coche de carrera se queda sin presión de aceite o baja la presión?

Aparte de esto quisiera decirles a las huestes del F-100 que no se alarmen por lo de Emiliozzi: él está pagando las consecuencias de un coche nuevo al que habrá que esperar unas carreras más para que puesto bien a punto logre su rendimiento más perfecto. A esperar, muchachos. Lo mismo cabe para Rienzi, Galbato y los demás.

R.: Los regímenes de rotación que están alcanzando los automóviles de TC en estos últimos tiempos han hecho que los esfuerzos (derivados de las fuerzas centrífugas) que actúan sobre los volantes y los embragues sean también muy elevados, pero paralelamente se suelen alivianar a los volantes sin tener —en muchos casos— la precaución de hacerlo en lugares donde el quite de material pueda hacerse sin riesgos. En una palabra, se quita material del volante de donde no se debe, resintiendo la integridad física de la pieza que está siendo sometida a esfuerzos mucho más elevados que los que normalmente debía sufrir, terminando por romperse y arrastrar consigo al embrague que lógicamente también se desintegra.

Creemos que para prevenir accidentes tan lamentables como los que han sucedido últimamente se debería exigir como obligatorio el uso de una pieza cubrevolante suficientemente sólida como para impedir que aun cuando el volante se desintegrara los trozos lanzados a velocidad no pudieran salir para el exterior.

2) Para contestar con un monosílabo bastante claro le diremos: no.

3) Si el piloto le sigue metiendo "pata" sucede el ¡suflum! Traducido a romance vulgar esto significa que al no haber suficiente presión de lubricación, los cojinetes y demás deudos pueden sufrir la catalepsia urgente (fundida), razón por la cual es de buen gusto no seguir dando acelerador y parar.

Los hinchas del V-8 seguramente le agradecen sus palabras de aliento. Emiliozzi ¿qué opinará?

CAMELOS A LA ORDEN

de J. C. Córdoba, Ramos Mejía, Pcia. Buenos Aires

En un número de CORSA, publican una carta del señor J. C. García que, a mi entender, este sujeto es un "camelero" con cuatro marchas, que lo único que sabe decir es "Ford".

Este querido y apreciado fordista critica los conceptos expuestos por el señor J. M. Diez en el Nº 16 de CORSA.

Si me permite este buen señor voy a calificar y enunciar su carta con "camelos" y sus correspondientes números.

CAMELO Nº 1: Me gusta esa parte donde dice el señor García, que Casá

con menos km horarios en su coche va segundo en el campeonato. Le digo a este buen señor ¡Muchas gracias por su concepto, pues me ha sacado de una duda! Es la primera vez en mi vida que escucho este disparate, pues parta de una cosa: el 7 bancadas es un motor "agrandado". El F-100 es un motor reducido de su límite normal.

CAMELO Nº 2: Con respecto a lo que dice el señor Diez de las declaraciones de Oscar Gálvez, le doy en parte la razón a Ud. Pero recuerde: "en parte", porque después, cuando Ud. señala los cinco campeonatos ganados por Gálvez y que ¡por algo prefiere Ford!, ahí ya no me gusta nada, porque yo para eso tengo una agradable respuesta: Ganó cinco campeonatos con Ford, pero tenga en cuenta una cosa: cuando corría Oscar Gálvez se anotaban para largar veinte Ford 59 AB y sólo tres o cuatro Chevrolet. Hay un margen de diferencia, ¿no?

CAMELO Nº 3: Hace poco Galbato hizo declaraciones que probando el coche marcó los 245 km/h.

Pero Ud., respetable fordista, sabe lo que dice o se emborracha con nafta especial: el día que el tano camine a 245 km/h, a esa albóndiga le van a tener que poner media docena de paracaídas para poder frenarla.

Y para terminar con ese "globo" de las carrocerías de "el que tiene plata hace lo que quiere". ¿No le basta la prueba del caso de los "gringos"? Ya se les están por acabar los pretextos, ya no les quedan piezas por romper. ¿Qué le parece, señor J. C. García? Tírese para los "chivos": los Ford no agarran una más...

R.: Nos parece que usted se está tirando contra el Sr. García...

QUIEN ES MAS VELOZ EN TC

de Carlos Yankilevich, Córdoba

Me dirijo a Ud. con el fin de felicitarlo, por Parabrisas CORSA, que es una gran revista de nuestro automovilismo; pero aparte, otro de los motivos de la presente, es que a mi modesto parecer, debe Ud. rectificar algo, que es lo siguiente:

En "Correo" CORSA, Nº 18, pág. 29, Ud. contesta, aparentemente sin duda, en "Uno de Emiliozzi", que el Chevy II de Cupeiro, es más veloz que el Ford F-100 de los hermanos de Olavarría.

Ahora bien, yo le pregunto: ¿Ud. no escuchó por Radio Rivadavia, o no estuvo presente, en el parque cerrado de no recuerdo qué carrera de este año, en que Emiliozzi, corriendo con la "Galera", al finalizar la competencia, afirmó haber andado a 6.300 rev/min, con la 3,54:1, y con las 650x16, lo que según sus propias palabras, equivale a unos 242 km/h, aproximadamente?

¿Ud. no escuchó la trasmisión del avión en la Vuelta de Chacabuco, que fue donde Emiliozzi debutó con el nuevo coche, que al principio dijo algo más o menos así: en este momento estamos volando sobre la máquina de Emiliozzi, a 157 millas, y vamos parejo? Sabe que 157 millas, son algo así como 253 km/h, ¿no?

Por todo eso, me parece incorrecto lo que Ud. contesta en "Uno de Emiliozzi" y "El vil metal" (Nº 20, pág. 30, donde dice: "No creemos que el coche de Galbato tenga la velocidad que Ud. dice, y seguimos pensando que el Chevy II es el más veloz"), entre otros; por mi parte, sigo pensando, o que están atrasados en información, o que no quieren reconocer que el "Título de más veloz" el Chevy II ya lo perdió; un caso más lamentable que otro.

Aclaro que no pongo que me es indiferente la disputa Ford vs. Chevrolet, porque sería tan ridículo como el Sr. J. M. G. Diez cuando dice: "Hago la salvedad que me es indiferente la polémica Ford-Chevrolet...". Porque yo al menos no tengo inconveniente en decir que soy fanático del Ford (aunque por la primera parte de mi carta, esto está de más).

Ahora, quisiera que me dé, por favor, su opinión sobre esto: Según Parabrisas CORSA, en los tiempos tomados a algunos corredores en la Vuelta de Salto, D. López Oribe anduvo a 227,848 km/h. Luego, refiriéndose al mismo coche, en "Un GT para TC", dicen que pronto se le piensa sacar a este coche, 240 km/h a 5.500 rev/min; lo que quiere decir que, en teoría, si a este coche se le llega a extraer 6.300 rev/min (régimen obtenido del Ford F-100 por Emiliozzi), este auto andaría a nada despreciables 274 km/h y fracción. Es lógico que con la relación piñón-corona que tiene no alcanzaría las 6.300 rev/min, pero creo que 5.700-5.800 rev/min se le puede sacar, lo que le daría una velocidad de 250 km/h, aproximadamente (desde luego, con la misma relación con la que andaba en oportunidad de cronometrársele aquellos 227,848 km/h; y el mismo rodado). Y creo que 5.700-5.800 rev/min es un régimen perfectamente tolerado por el F-100 sin perder resistencia.

Agradeciendo desde ya la inclusión de la presente en su digna revista, lo saluda muy atentamente.

R.: Lamentablemente no estamos de acuerdo con usted. Insistimos en nuestra apreciación: el Chevy II es el TC más veloz aunque se rompa tupido. El simple hecho que desde un avión hayan seguido al coche de Emiliozzi (velocidades aparentemente iguales, cosa también muy relativa) y en el velocímetro del avión se haya registrado 157 millas/hora, no prueba nada. Recuerde usted que los velocímetros de avión son de exactitud muy relativa (tubos Pitot), en consecuencia no se puede dar fe a una "medición" hecha por ese medio.

Respecto al asunto del coche de López Oribe creemos que pronto ese coche va a caminar los 240 km/h, pero lo que también pensamos es que se le debería mejorar su coeficiente aerodinámico (no la sección maestra, cosa bastante difícil a esta altura del trabajo) para que el motor pudiera alcanzar sin mayores problemas el régimen que usted dice, porque como se puede imaginar no todo es cuestión de rev/min y HP (ver nota "Peso/Potencia - CORSA Nº 24), ya que la potencia necesaria para vencer la resistencia al avance de un vehículo, es función del cubo de la velocidad, la sección maestra, el coeficiente aerodinámico y la densidad del aire en el que se mueve el coche.

BIBLIOGRAFIA CORSA

de José Luis Pérez, San Juan

Motiva mi consulta el deseo de adquirir algunos libros, escritos por verdaderas glorias del automovilismo; como así también otros que se refieren a la conducción deportiva.

Leyendo vuestra última publicación, CORSA Nº 19, "Fangio 10 años después" hablan de Alfred Neubauer y sus "Hombres, Mujeres y Motores"; Enzo Ferrari y sus "Terribles Alegrías"; mencionan también alguna publicación de Stirling Moss y tengo entendido que existe otra escrita por Juan M. Fangio.

Quisiera que me respondan en *Correo del Lector* qué obras puedo comprar y dónde.

R.: Los libros a que Ud. hace referencia no son textos que hablen sobre la conducción deportiva, sino novelas sobre temas de automovilismo. El único libro que se puede conseguir sobre el particular, es el del Ing. Piero Taruffi (editado en italiano) "Tecnica e pratica della guida automobilistica de corsa" y lo puede adquirir en la revista VELOCIDAD, Cangallo 1333, 5º piso, oficina 46.

IMPRESO EN EDITORIAL ABRIL S.A. - TALLERES GRAFICOS FLORIDA - PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Correo Argentino Central B
TARIFA REDUCIDA
Concesión Nº 7970

Registro de la propiedad Intelectual Nº 856.913

NOVEDADES CORSA



Primer silenciador de cola de aplicación universal.

Brinde al motor de su auto perfecto desahogo, más pique y economía con SILENCIADORES, CAÑOS de ESCAPE y EQUIPOS ESPECIALES

"MARLIT"

"TRONADOR VALIANT"

EQUIPOS ESPECIALES
"TRONADOR"
Para PEUGEOT 403 - 404, FIAT 600 - 1100 - 1500, FORD FALCON, CHEVROLET, VALIANT, RENAULT, etc.

MARCOS LITVAK e HIJOS S.R.L.
PALIQUE 436, tel. 54-0303, Cap.
CERVIÑO 3767, 72-9515, Cap.
HERRERA 582, 21-4075, Cap.
Solicite lista de distribuidores en el interior

REPUESTOS Y ACCESORIOS **SIMCA**



- ARONDE - ARIANE - VDT
- PEUGEOT 403 - 404.
- FIAT 600 - 1100 - 1500 - etc.

ANTONIO PEREZ FANDIÑO
CERVIÑO 3802/04, esq. Malabia, Tel. 72-4817 - Bs. As.

Ponga a **"punto"** su **FORD FALCON** con la reforma especial del **distribuidor con avance centrífugo y levas especiales.** Logre así máximo rendimiento, más pique, más velocidad y extraordinaria economía de consumo. Cinturones de Seguridad, Cuenta Revoluciones, Tableros especiales, Electricidad del automóvil.

Además **levas especiales** para competición y standard de todo tipo de automotor.
Visite a **ALFONSO VEGA**
Teodoro García 2378/82 (casi esq. Cabildo al 900) **Tel. 772-0605/7138, Buenos Aires.**



CRISTALICE SU COCHE!

con CRIST-SIL con Siliconas sin cera

- No altera la pintura, mantiene el color.
- Repele polvo, agua y suciedad.
- Protege pintura y cromados.
- Evita la corrosión.
- Da un lustre cristalino y duradero.

Crist-Sil
CON SILICONAS



Pídalo en Ferreterías, Pinturerías y demás comercios del ramo.

Bernardo de Irigoyen 515 - Tel. 38-3362 Cap. Fed.

Antenas

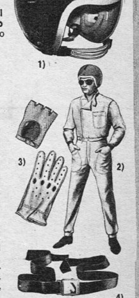


ANTENAS AUTO RADIO. UNIVERSALES, LINEA IKA, CHEVROLET, VALIANT - FORD, DI TELLA, FIAT 600 y 1500, LATERALES y de TECHO. **Diseñadas para mayor SEGURIDAD y EFICIENCIA de su AUTO RADIO.** MODELOS: **2001** - Antena de embutir, 4 tramos, llave a resorte, universal. **2002** - Antena lateral, 4 tramos, soportes exteriores cromados. **2003** - Antenas tipo RAMBLER. **2004** - Antena tipo CHEVROLET 400, especial para coches pequeños, con llave tipo tubo inviolable. **2006** - Antena tipo VALIANT, con llave tipo tubo, cable 1,40 mts. gran apariencia exterior. **2008** - Antena de embutir, con llave tubo, universal, 4 tramos. **2009** - Antena para colocar en la parte superior del parabrisas con resorte y alambre de acero inoxidable, cable 2,20 mts. TODAS LAS ANTENAS DE EMBUTIR SON CON BALANCIN EN LA PARTE INFERIOR PARA COLOCAR DESDE LA PARTE SUPERIOR. **FABRICA y DISTRIBUYE, MAREL S.C.A., Dr. LUIS BELAUSTEGUI 590, Buenos Aires, Tel. 59-7819.**



Primera Casa Argentina para el Automovilismo Deportivo. Jaramillo 2324, T. E. 70-5731, Cap. (Cabildo 3800, a 50 mts. sobre la plaza).

PRESENTAMOS N/EQUIPO COMPLETO PARA PILOTOS DE CARRERA:
1) CASCO "N. A. HELMETS". Con broches p/adosar visera o burbuja. Unico casco fabricado en la Argentina bajo norma **"IRAM".**
2) MAMELUCO ANTI-INFLAMABLE "NESTOR SALERNO", color celeste, modelo inglés.
3) GUANTES DE FINISIMA TERMINACION MANUAL mod. **"Grand Prix".**
4) VENTA Y COLOCACION DE **CINTURONES DE SEGURIDAD "PAMM".**
Nuestros productos también se venden en: CONCORDIA (Entre Ríos): **AUTO SPORT,** Entre Ríos 450. CORDOBA: **BOUTIQUE del AUTOMOVIL,** Av. Gral. Paz 185. SALTO ARGTN.: **La CASA del DEPORTISTA, Prof. Montes 138.** SANTA FE: **P. BONACCI & CIA.,** L. de la Torre 2847.



F

FIREP S. R. L., **la casa FIAT más "in" de Bs. Aires.** ofrece la línea más completa de **repuestos y accesorios** para su FIAT 750, 770, 1.100 y 1.500.
Su dirección: **Avda. Juan B. Justo 6199, Tel. 67-5581, Cap. Fed.**



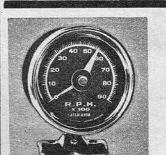
PIACQUADIO EN AUTOMOVIL
1496 Camarones 1500, Tel. 59-6573/9971, Cap.
Tacómetro FRARNO colocado $ 7.500.- Instrumental - Fundas Anatómicas - Volantes Deportivos - Cinturones de Seguridad "Cuidex" - Bujías - Platinos - Cintas de Freno (colocación) Coronas - Piñones - Amortiguadores - Juntas - Espirales - Herramientas Importadas en general.

FIAT VENETO

Mecánica FIAT en general
PASTEUR 736 Altura Córdoba 2300
Frente a la facultad

AJUSTE DE MOTORES, Afinación, Puesta a punto, Dínamos, Arranques, Dirección, Suspensión, Frenos y Balanceo. EQUIPO DE COMPETICION. Los trabajos son realizados con la mayor Seriedad, Garantía y Rapidez. ATENDIDO POR SUS PROPIOS DUEÑOS.

SE PREPARAN MOTORES DEPORTIVOS



TAQUIMETRO electrónico ALLIGATOR, de aguja central con preselector y cuadrante de diseño funcional para lecturas rápidas y precisas, con iluminación interior y presentación de gran lujo.

ALLIGATOR encendido a transistores provee el voltaje necesario en automóviles modernos aún en los más altos regímenes. Duración ilimitada de los platinos.

Fabricación y Venta: BIM S. R. L. Bonpland 1477, Capital, Tel. 771-4605.
En venta en las buenas casas del ramo y en:
OSCAR DE SOUZA, Thames 1919, Capital
SEBRING MOTORS, Av. Maipú 560, Vicente López
Solicite Folletos. Se atienden pedidos del interior.



SIMCA ARONDE Y ARIANE
Fiat 600-700 1100-1500
REPUESTOS Y ACCESORIOS LEGITIMOS Y NACIONALES
Instrumental Deportivo y Accesorios Especiales

ENRIQUE BECERRA FANDIÑO E HIJOS
Guise 2093, Alt. Av. Santa Fe 3260, T. E. 83-2963, Bs. Aires

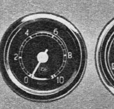
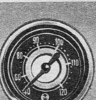
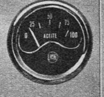
"BUJILIMP"

EL MARAVILLOSO Y PRACTICO LIMPIABUJIAS MANUAL.

AHORRARA DINERO Y TIEMPO en el taller, logrando arranque instantáneo, potencia y pique, ya que manteniendo la porcelana (alma aislante) libre de impurezas y en su estado de origen, la corriente de alta tensión del encendido llega sin pérdidas ni resistencias a la cámara de explosión. El limpia bujías de los "Tuercas". **"BUJILIMP"** no debe faltar en ningún automóvil ni motoneta. **Su precio $ 690.-**

Fabrican y Distribuyen:
MECCIA, LATERRA & Cía.,
Av. Chiclana 3966, Cap., T. E. 922-4857

Demostración y Venta en nuestra casa y en **Viamonte 1616.**
A comerciantes y revendedores precios especiales.

INSTRUMENTOS PARA EL TABLERO DEL AUTOMOTOR - Presión de aceite. Presión de combustible. Temperatura de agua. Vacuómetro. Amperímetro. **Y además, COMPLEMENTOS DEL AUTOMOTOR.** Inflador de neumáticos. Probador presión neumáticos. Compresómetro. Vacuómetro. Manómetro estación de servicio.
SUS FABRICANTES: **CIMPA S.A.I.C.F. e I., Alvarez Thomas 2148/50 Tel. 51-2235 - Buenos Aires.**

